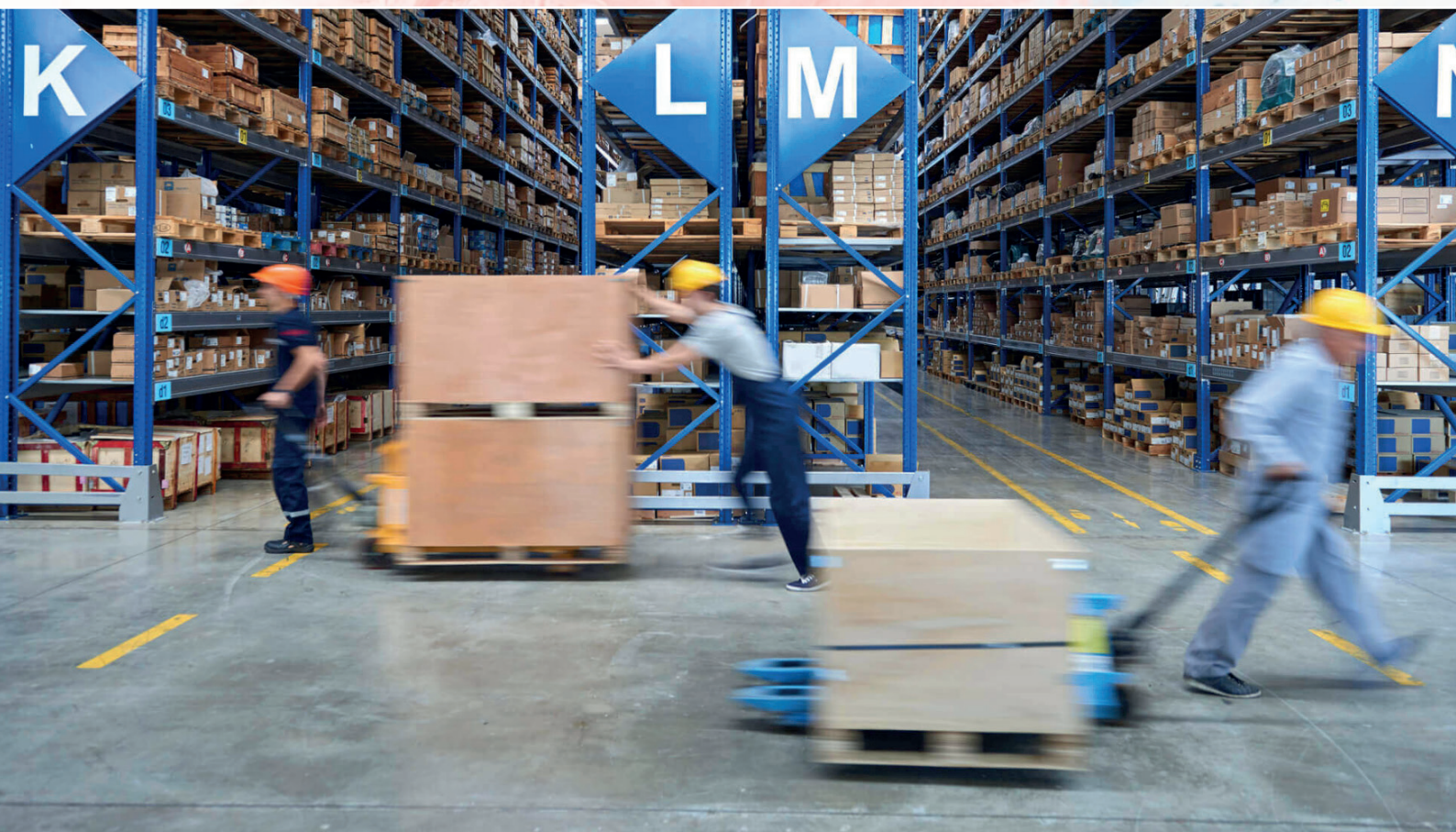


Frota & Cia

ANO XXVIII | ED. 231 | DEZEMBRO DE 2021 | R\$ 15,00 | WWW.FROTACIA.COM.BR



EM RITMO ACELERADO

O transporte rodoviário de cargas comemora o bom desempenho no ano, apesar dos aumentos de custos e dos efeitos da pandemia nos negócios

Panorama 2021/2022
Transporte de Carga

Frota
& Cia



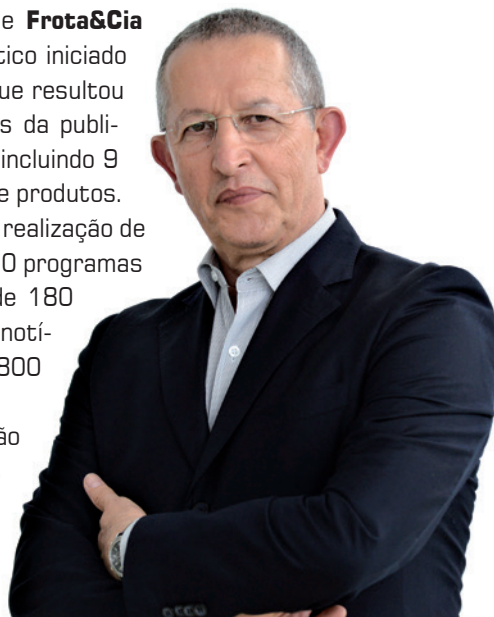
Visão 360º

Essa última edição do ano de **Frota&Cia** encerra um esforço jornalístico iniciado no primeiro mês de 2021, que resultou na produção de 640 páginas da publicação em um total de 11 edições, incluindo 9 panoramas setoriais e 2 rankings de produtos. O balanço do ano contempla ainda a realização de 2 eventos virtuais, 50 podcasts e 50 programas de vídeo, junto com a publicação de 180 matérias na revista digital, 1.700 notícias no portal de **Frota&Cia**, e 1.800 posts nas diversas redes sociais.

Graças a essa ampla produção editorial, leitores e internautas puderam se inteirar do comportamento de 15 segmentos de mercado vinculados ao transporte rodoviário de nosso país no biênio 2020/2021 e as projeções para 2022, na visão de mais de 100 personalidades do mundo do transporte, ouvidas por **Frota&Cia**. O fato possibilitou oferecer uma visão de 360º graus desse importante mercado, cobrindo setores distintos como a indústria de caminhões e ônibus, pneus e bandas, implementos rodoviários, lubrificantes e equipamentos de intralogística. Além do panorama dos serviços de segurança e do transporte rodoviário de cargas e passageiros.

O resultado desse empenho aparece nos mais de 5 milhões de impactos gerados por esse vasto conteúdo jornalístico. A conta contempla mais de 2 milhões de buscas no Google e outras 2,5 milhões de visualizações no Facebook, Instagram, Youtube, Twitter e LinkedIn. Sem contar as 400 mil impressões advindas do portal e outras 500 mil por meio do envio diário de newsletter para nosso público-alvo, constituído de empresários e executivos que integram a cadeia produtiva do transporte no Brasil.

Nada disso seria possível sem o empenho da Equipe que forma a **SFCom**, que produz a Multiplataforma **Frota&Cia**, incluindo a Redação, o Depto Comercial e de Circulação, mais o suporte Administrativo e Financeiro e nossa rede de fornecedores. Também merecem crédito as agências e anunciantes que investiram e acreditaram em nosso portfólio de produtos. E, é claro, nossos milhares de leitores, ouvintes e espectadores que nos prestigiam com sua audiência todos os dias. A todos eles deixamos nossos profundos agradecimentos e os votos de Boas Festas e um Ano Novo ainda mais próspero e produtivo quanto esse.



José Augusto Ferraz
Diretor de Redação

**Frota
&Cia**

Transporte & Logística • Cargas & Passageiros

DIRETORIA - Diretores

José Augusto Ferraz
Solange Sebrian

REDACÇÃO

**Diretor de Redação e
Jornalista Responsável**

José Augusto Ferraz (MTB 12.035)
joseferraz@frotacia.com.br

FROTA&Cia On Line

André Garcia
andre.silva@frotacia.com.br
Priscila Ferreira
priscila.ferreira@frotacia.com.br

ARTE – Editor

Sandro Mantovani (MTB 29.530/SP)
smantova@uol.com.br

COMERCIAL – Diretora

Solange Sebrian
solange@frotacia.com.br

CIRCULAÇÃO

Assistente

Vanuza Amorim
vanuza.amorim@frotacia.com.br

ADMINISTRAÇÃO

Gerente

Edna Amorim
edna@frotacia.com.br

Distribuição

Enviada para mais de 15 mil leitores por e-mail marketing, além da divulgação no portal e nas redes sociais

Assinaturas e Alterações

de Dados Cadastrais

Serviço de Atendimento ao Assinante

Fone/Fax: (0**11) 3871-1313

E-mail: circulacao@frotacia.com.br

ASSINATURA: R\$ 150,00 (12 edições)

Preço do Exemplar Avulso: R\$ 15,00

REDACÇÃO, PUBLICIDADE,

CIRCULAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Rua Tagipuru, 234 – conj. 85

Barra Funda – 01156-900

São Paulo – Brasil

Fone: +55 11 2592-7000

Home page: www.frotacia.com.br

FROTA&Cia é uma publicação da SF Comunicação e Eventos Eireli, de circulação nacional e periodicidade mensal, enviada a proprietários e executivos em cargos de direção, de empresas vinculadas ao transporte rodoviário de cargas e passageiros. Sua distribuição também abrange administradores de frotas de veículos comerciais, embarcadores de cargas ligados à indústria e ao comércio, além de executivos de empresas fornecedoras de produtos e serviços para a indústria do transporte. Direitos autorais reservados. É proibida a reprodução total ou parcial de textos e ilustrações integrantes tanto da versão impressa quanto virtual, sem a prévia autorização dos Editores. Matérias editoriais pagas não são aceitas e textos editoriais não tem qualquer vinculação com material publicitário. Conceitos expressos em artigos assinados e opiniões de entrevistados não são necessariamente os mesmos de FROTA&Cia.

Circulação – Dezembro de 2021

Dispensada de emissão de documentos fiscais conforme Regime Especial Processo SF-04-908092/2002

NOVA LINHA DAF

Excelência Pura

REPENSE



**TECNOLOGIA
E FORÇA**
para enfrentar
todos os desafios



**REDE DE
CONCESSIONÁRIAS**
em todo o Brasil



PACCAR FINANCIAL
Soluções Financeiras
Personalizadas

Eficiência, economia e robustez. Com os modelos **DAF XF** e **CF**, você tem caminhões de alta performance, confortáveis e com melhor custo operacional, além do suporte de uma rede de concessionárias em todo o país, com serviços financeiros e assistência completa. Por tudo isso, DAF é a melhor experiência.

Aponte a câmera
e acesse.





12 PANORAMA DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS 2021/2022

Representantes do mercado de fretes comentam o desempenho do TRC em 2021 e as perspectivas para o próximo ano, em entrevistas exclusivas para Frotas&Cia

16 ENTREVISTA FRANCISCO PELÚCIO – NTC& LOGÍSTICA

20 ENTREVISTA FRANCISCO CARDOSO - ABTI

22 ENTREVISTA JOSÉ MARIA GOMES - ABTLP

24 ENTREVISTA URUBATAN HELOU - BRASPRESS

26 ENTREVISTA RAMON ALCARAZ - JSL

28 ENTREVISTA FÁBIO ANDRADE - RODONAVES

30 ENTREVISTA BRUNO TORTORELLO - JADLOG

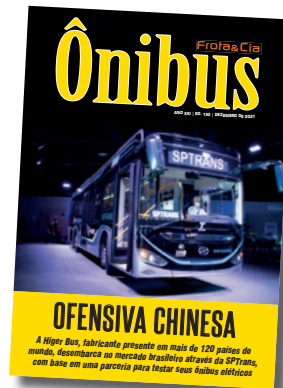
32 ENTREVISTA RICARDO BOTELHO - JAMEF

34 ENTREVISTA LACORDAIRE SANT'ANA – ATIVA LOGÍSTICA

36 EMPRESAS I Roberto Cortes, CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus faz um balanço das conquistas da empresa em 2021, com destaque para os 25 anos da fábrica de Resende e outros feitos



NOSSA CAPA



37 - ÔNIBUS

40 TRANSPORTE URBANO A Higer Bus, fabricante chinesa com presença em mais de 120 países do mundo, faz sua estreia no mercado brasileiro de ônibus, através de uma parceria com a SPTrans

42 UTILITÁRIOS O Fiat Fiorino chega à 4ª geração, agregando ainda mais funcionalidades ao veículo comercial mais longo do mercado brasileiro e líder absoluto na categoria das furgonetas de carga

44 IMPLEMENTOS RODOVIÁRIOS A Librelato apresenta a Linha EVOLUT geração 2022, que incorpora melhorias em todos os produtos da marca, com destaque para a redução do peso e a maior eficiência aerodinâmica

46 EMPRESAS II No momento em que comemora 50 anos de fundação no Brasil, a Cummins inicia a migração para produtos alternativos aos motores diesel

SEÇÕES

06
TRANSPORTE
ONLINE

38
PONTO A
PONTO

48
PANORAMA

BRASPRESS®

QUALIDADE | INFRAESTRUTURA | SEGURANÇA



A frota mais jovem do Brasil



Gerenciamento de Riscos



Conectividade integrada



Maior sistema automatizado da América Latina



Modernas filiais em todo Brasil



*A sua transportadora de encomendas
em todo o Brasil*

www.braspress.com



AVANÇO DOS ELÉTRICOS

A Scania da Suécia anunciou que, em 2023, irá produzir uma linha de caminhões pesados movidos a bateria. Segundo a empresa, os veículos terão capacidade para 40 toneladas de carga e autonomia para rodar 4 horas, que é o tempo máximo de direção permitido para motoristas na Europa. O carregamento das baterias poderá ser feito no período de descanso do condutor e leva 45 minutos. Em 2020, a montadora apresentou sua linha de caminhões elétricos, mas para uso em áreas urbanas.

LIDERANÇA NO GÁS

A Iveco fechou a venda de 1.064 caminhões S-Way a gás natural comprimido (CNG) para a Amazon na Europa. A negociação é uma das maiores desse tipo para uma única companhia e consolida a liderança da marca nas vendas globais de caminhões a gás, que já soma mais de 36 mil veículos em todo o mundo, com essa configuração. O Iveco S-Way vem equipado com tanques de 1.052 litros, que proporcionam uma autonomia de até 620 km.



25 ANOS DO ACTROS

A Mercedes-Benz comemora os 25 anos da linha Actros, lançada em 1996 para comemorar os 100 anos do caminhão inventado por Gottlieb Daimler em 1896. “Em todo o mundo, mais de 1,4 milhão de caminhões vendidos desta série são uma prova clara de que os clientes estão muito satisfeitos”, afirma Andreas von Wallfeld, chefe de Marketing, Vendas e Serviços da Mercedes-Benz Trucks.

Não sem motivo, o Actros foi eleito como “Caminhão Internacional do Ano”, atribuído por jornalistas europeus especializados em veículos comerciais.

MAIS POLUIÇÃO

O Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) decidiu manter em 10% a mistura do biodiesel no diesel em 2022. A medida contraria os interesses do setor produtivo, que reivindicava a adoção do percentual de 13%, previsto para estar em vigor desde março deste ano. Segundo o Ministério de Minas e Energia, o objetivo da decisão “foi proteger os interesses do consumidor quanto ao preço, qualidade e oferta dos produtos”, sem qualquer menção ao aumento da emissão de gases poluentes pela queima do diesel fóssil.



10 MILHÕES DE IMPACTOS

Em 2021, a **SFCom** reafirmou sua posição de **maior produtora de conteúdo jornalístico para o mercado de transporte e logística**, com um extenso leque de produtos e serviços nas áreas de Publicações, Eventos e Mídias Digitais com a assinatura **Frota&Cia**.
Junte-se a nós em 2022 e transporte sua marca em nossos veículos de comunicação.

Produção

✓ Revistas digitais	11
✓ Eventos virtuais	2
✓ Programas de vídeo	50
✓ Podcasts	50
✓ Disparos e-mail marketing	300
✓ Notícias no portal	1.700
✓ Posts nas redes sociais	1.800

Impressões

✓ Impressões Google	7.000.000
✓ Facebook	1.000.000
✓ Instagram	300.000
✓ Youtube	100.000
✓ Twitter	500.000
✓ Portal	400.000
✓ Newsletter	500.000



SFComunicação
&Eventos

11 2592.7000

frotacia@frotacia.com.br

www.frotacia.com.br

Frota
&Cia
MOVIDOS PELA NOTÍCIA

Nossos Canais:





VAN ELÉTRICA

A JAC Motors apresentou a primeira van elétrica de passageiros do Brasil. A JAC iEV750 Vip é um modelo derivado da van de carga iEV750V, criada por sugestão dos próprios clientes. A JAC iEV750 Vip tem capacidade para 13 passageiros, além do motorista. Segundo o distribuidor, o utilitário tem um custo de manutenção seis vezes menor que os modelos similares a diesel, pelo fato de não possuir câmbio, embreagem, bicos injetores, bomba de injeção, óleo, filtros, aditivos, correias etc.



PIORA NAS ESTRADAS

A Confederação Nacional do Transporte divulgou os números da 24ª edição da Pesquisa CNT de Rodovias, que apontou uma piora na qualidade das estradas do país. O resultado é reflexo do mais baixo investimento do governo federal em infraestrutura de transportes, nas últimas duas décadas. De acordo com o levantamento o Estado Geral de 61,8% da malha rodoviária brasileira encontra-se classificada como Regular, Ruim ou Péssimo, sendo que 91% desse percentual é constituído de rodovias públicas.



RECEBÍVEIS DE FRETE

O secretário de Política Econômica, Adolfo Sachsida (foto), antecipou que o governo pretende criar em 2022 um programa de recebíveis de frete. O objetivo, segundo ele, é baratear as operações para caminhoneiros. "Com os recebíveis de frete, a taxa que o caminhoneiro paga para poder receber seu dinheiro vai cair de algo como 20%, 25% para 4% a 5%", promete o secretário, que conta com o apoio da Caixa para implantação da medida.



PARANÁ SEM PEDÁGIO

Pelo período de um ano, o estado do Paraná ficará sem cobrança de pedágio em todas as rodovias. O motivo é o encerramento dos contratos atuais com as concessionárias responsáveis pelo serviço, cuja nova licitação só deverá ocorrer no ano que vem. Nesse período, os serviços de emergência como ambulâncias e guinchos deverão ser solicitados para a Polícia Militar e os Bombeiros. A manutenção das rodovias estaduais e federais, por sua vez, ficará por conta do governo do estado e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).



SEGUNDO MELHOR RESULTADO

A indústria de implementos rodoviários projeta fechar o ano com 156 mil unidades emplacadas, segundo a Anfir, que reúne os fabricantes do produto. O resultado, se concretizado, poderá ser o segundo melhor da história do setor, superado apenas pelo balanço de 2014 quando foram emplacadas 159.870 unidades. No acumulado até novembro, a Anfir contabilizou o emplacamento de 82.188 Reboques e Semirreboques (36,87% a mais que o ano passado) e 65.552 Carrocerias sobre chassis (+ 34,19%).



FINTECH PARA CAMINHONEIROS

A startup CargoX, que atua na intermediação de fretes, recebeu um aporte de US\$ 200 milhões da chinesa Tencent e o fundo japonês SoftBank. O investimento possibilitou a criação de uma fintech focada em empréstimos para caminhoneiros chamada Frete Pago. Atualmente, a empresa tem uma base formada por 615 mil caminhoneiros, cerca de 40% de toda a frota no País, e já intermediou R\$ 100 bilhões em pagamentos entre transportadoras e motoristas.

SALDO POSITIVO

O mercado de trabalho do transporte rodoviário de cargas brasileiro segue aquecido e em crescimento. De acordo com levantamento mais recente do Painel do Emprego no Transporte, elaborada pela Confederação Nacional do Transporte (CNT), o número de contratações é maior do que as demissões. O segmento chegou ao final de setembro acumulando um total de 90.483 novas vagas de emprego no País, resultado de 449.481 admissões frente aos 358.998 desligamentos.



ENTREGAS EXPRESSAS

Um novo modelo de negócios chega ao mercado brasileiro, com o objetivo de oferecer serviços de entregas expressas, além de armazenamento e manuseio através de uma única plataforma. De acordo com Jost Rodrigues, Gerente Nacional de Operações, faltava um modelo logístico que pudesse reunir empresas de entregas rápidas nas diferentes cidades do País, para atender pequenas e médias empresas de vários segmentos da economia, principalmente com foco no e-commerce. Para dar suporte às operações, a Redex Alliance – como será chamada - pretende contar com 32 centros distribuição espalhados pelo país.



Avanço inesperado

Entrevistados ouvidos por Frotas&Cia admitem que o ano foi positivo para o setor, em que pese os aumentos de custos e os efeitos da pandemia, compensados em parte com a ajuda da tecnologia

O segmento do transporte rodoviário de cargas (TRC) viveu momentos de incerteza em 2020, em decorrência da chegada da pandemia do coronavírus ao país no início do ano. Diante da falta de maiores informações sobre a Covid-19 e o descaso do governo federal com o tema, prefeitos e governadores passaram a ditar regras restritivas de circulação de pessoas e mercadorias, que causaram enormes transtornos ao TRC. Contudo, diante da importância da atividade, considerada um serviço essencial, a rotina foi sendo restabelecida, com bem apontou a série de edições de **Frotas&Cia** sobre o assunto, publicadas ao longo do ano passado.

Em 2021, apesar das nuvens sombrias que ainda pairam no cenário econômico e sanitário do país, o setor registrou uma performance bem diferente. A maioria das especialidades de transportes consolidou números positivos ao longo do ano, com poucas exceções. Como os leitores po-

derão conferir nas páginas seguintes dessa edição final do ano, que traz o Panorama 2021/2022 do Transporte Rodoviário de Cargas. Para compor esse painel, a Redação ouviu nove personalidades do setor, incluindo empresários, executivos e dirigentes de entidades de classe, cujos depoimentos aparecem em formato de entrevistas, além de versões em vídeo e podcast, a partir da pág. 16.

A balanço positivo dos entrevistados confirma o desempenho dos componentes do PIB brasileiro, divulgados pelo IBGE em 2 de dezembro, que apontou o crescimento de 1,2% do setor de serviços de transporte no terceiro trimestre de 2021, em relação ao segundo semestre. Para efeito comparativo, vale lembrar que o PIB acusou uma queda de 0,1% no período, enquanto o setor agropecuário caiu 8,0% e a indústria se manteve estagnada, com 0,0 de crescimento.

O desempenho favorável do setor de transportes no ano não significa, é claro, que o pior já pas-

Terminal da Jadlog: crescimento de 100% no volume de cargas em 2021



sou, nem que os ventos vão soprar cada vez mais a favor da atividade. Apesar do avanço na vacinação no país, que poderia significar dias melhores pela frente, são muitos os temores que afligem o empresariado em relação ao próximo ano, tendo em vista alguns sinais inquietantes que causam preocupação. A começar pela crescente inflação observada na economia brasileira, que pode prejudicar a maioria dos setores produtivos, incluindo o transporte, sem contar a população em geral.

Segundo ressaltou o Radar CNT do Transporte, referente ao 3º trimestre de 2021, a inflação medida pelo IPCA acumulado em 12 meses passou de 4,56% em janeiro de 2021, para 10,67% em outubro, na contagem do IBGE. Em relação ao transporte, o índice mostrou uma evolução ainda maior, de 1,12% em janeiro para 19,59% em outubro, o maior acumulado nesse mês entre todos os setores pesquisados. Parte dessa escalada de custos foi resultado do aumento desproporcional de preços dos combustíveis, que inclui o óleo diesel, cujo IPCA acumulado de 12 meses baseado em outubro foi de 43,34%.

Acrescente a esse quadro sombrio a elevação da taxa básica de juros Selic, de 7,75% para 9,25%, anunciada pelo Copom (Comitê de Política Econômica) no dia 8 de dezembro. A decisão tem o objetivo de conter a inflação, mas produz reflexos inevitáveis nos juros dos empréstimos e financiamentos, contribuindo para o aumento dos custos operacionais do transporte.

ANO POSITIVO

“Se comparado ao ano passado, 2021 foi um ano positivo. O PIB do transporte acusou um bom crescimento, superior a muitos setores. E o avanço da vacinação, junto com o retorno gradual das atividades e eventos presenciais, colaboram para a retomada da economia”, explica Francisco Pelúcio, presidente da NTC&Logística.

A opinião tem o endosso do presidente da ABTI, Francisco Cardoso, que representa os transportadores internacionais, ao admitir que o biênio 2020/2021 foi difícil para muitos negócios, mas muito positivo para o setor que representa. “O fato da atividade ser considerado um serviço essencial impediu o desabastecimento da cadeia logística no Mercosul e possibili-

Entraves ao setor

Ainda que a questão econômica tenha uma enorme importância na atividade, é certo também que não faltam entraves para o desenvolvimento do transporte rodoviário de cargas nos dias atuais. Francisco Pelúcio, que preside a NTC&Logística destaca a falta de infraestrutura e de segurança como os principais obstáculos do setor: “Reconhecemos os esforços do governo federal por meio do Ministério da Infraestrutura, mas é preciso avançar muito mais para termos melhores oportunidades em nossa atividade e avançarmos junto com o Brasil”, comenta o presidente, que igualmente defende um combate mais firme ao roubo de cargas e um sistema logístico que comporte os avanços tecnológicos do setor.

Urubatan Helou, da Braspress acrescenta outros dois problemas que afligem o setor: a insegurança jurídica e a legislação tributária. “Mesmo com a reforma trabalhista ainda temos enormes dificuldades com a ‘injustiça do trabalho’. A reforma trabalhista vem sendo duramente combatida por uma série de juízes da primeira instância, por uma série de procuradores do Ministério Público, ou seja, a Justiça do trabalho virou um grande obstáculo para nosso setor e muitos outros. Hoje, quem gera emprego nesse país é punido: paga tributo, recebe fiscalização e o ministério público impõe muita dificuldade”

O mesmo se dá com legislação tributária, na visão do empresário, notadamente por essa jabuticaba chamada ICMS. “Hoje nós temos uma complexidade no cumprimento da legislação tributária que é extremamente onerosa. O ICMS é uma jabuticaba porque é uma coisa só do Brasil. Em função da guerra tributária entre os Estados, nos transformamos em verdadeiras aduanas. Para cada carreta que nós carregamos no Brasil, de qualquer ponto para qualquer ponto, nós transportamos em média 16 kg de papel provenientes da legislação do ICMS. Isso significa que nossos caminhões carregam 500 toneladas de papel a cada ano, sem nenhuma necessidade. A partir do momento que tivermos um processo de desburocratização no transporte de carga teremos um caminho mais pavimentado e um terreno menos hostil onde poderemos fazer nosso trabalho com mais serenidade”, desabafa Urubatan Helou.





Disparada do comércio eletrônico beneficiou as empresas do TRC

tou que o modal rodoviário pudesse acompanhar e seguir operando com respostas rápidas e prazos curtos, no atendimento do volume crescente de negócios. O mesmo ocorreu com o transporte de produtos perigosos, segunda atesta José Maria Gomes, presidente da ABTLP, entidade que reúne as empresas dedicadas à atividade. Mesmo com uma diminuição muito grande na movimentação de combustíveis, no início da pandemia, os volumes de transportes foram lentamente se equilibrando, segundo o líder classista, fazendo com que o setor alcançasse um bom desempenho em 2021, apesar dos aumentos de custos.

“O transporte rodoviário de cargas passou, de fato, por enormes dificuldades no período. Porém, foi um setor que cumpriu sua essencialidade”, reforça de outro lado o CEO do Grupo HP, controlador da Braspress, Urubatan Helou. “Não paramos um dia sequer durante o período pandêmico e, hoje, estamos passando por um processo muito interessante. O volume de negócios é superior ao do ano passado, fruto da expansão do comércio eletrônico e também da retomada da atividade econômica”, completa o empresário. Segundo ele, o mercado ficou mais maduro diante dessa circunstância e recebeu melhor o repasse de custos comparado a períodos anteriores, como prova o crescimento de 18% da receita da empresa no ano em curso.

Com foco no comércio eletrônico, a Jadlog também soube tirar proveito do crescimento da

modalidade, a ponto de ter alcançado o melhor resultado da história da empresa. “Em 2021, tivemos um crescimento de 100% na movimentação de cargas em relação ao ano anterior e um faturamento superior a R\$ 1 bilhão”, comemora Bruno Tortorello, CEO da transportadora de encomendas, que projeta crescer mais 20% no ano em curso. Comportamento semelhante beneficiou a RTE Rodonaves, que acusou uma evolução de 38% no volume de cargas no ano passado, além do aumento de 37% nas vagas de trabalho e de 30% nas averbações, segundo o diretor da Unidade de Negócios da Rodonaves, Fábio Pires de Andrade.

Apenas o transporte de produtos de beleza mostrou comportamento bem diferente dos demais, como conta o diretor de Tecnologia e Projetos da Ativa Logística, Fábio Andrade, que atende esse mercado. “No nosso entendimento, o crescimento não está ocorrendo da forma como esperávamos. A situação ainda é muito parecida com 2020, quando a pandemia iniciou e acabou mudando os hábitos de consumo e a demanda de produtos de beleza. Além disso, também tivemos o aumento de combustível em torno de 42% somado à alta da inflação acima do esperado, que contribuíram de forma negativa para a estabilidade de nossas operações”, lamenta o executivo.

PROJEÇÕES 2022

Em que pese essas ressalvas, a expectativa para 2022 é animadora, na visão de boa parte dos

entrevistados. “Todos os segmentos onde atuamos estão com perspectivas bastante otimistas para o próximo ano. É certo que temos algumas variáveis externas já esperadas, como a eleição para presidente, uma pandemia que não sabemos para onde vai e o Brasil retomando 100% das atividades. Seja como for, as expectativas são bastante positivas e o otimismo é maior que o pessimismo”, comenta Ramon Alcaraz, CEO da JSL, que integra o Grupo Simpar.

“A alta dos combustíveis nos mantém cautelosos, mas cremos que 2022 será marcado pela retomada geral da economia, somada às recentes medidas tomadas pelo governo, como a desoneração da folha de pagamento até 2023, que vai contribuir com a manutenção do emprego e do investimento nas companhias”, aposta Francisco Pelúcio, da NTC&Logística. Mesmo otimismo tem o presidente da ABTLP, José Maria Gomes e, ainda, o representante dos transportadores internacionais, Francisco Cardoso.

Em complemento, Urubatan Helou, da Braspress aposta que o fornecimento de matérias-primas para a indústria deverá estar normalizada no ano que vem, o que deve reduzir a pressão sobre os custos e os preços, que alimentam a inflação. “Se confirmada a previsão de inflação para o ano que vem em torno de 3,5% a.a., isso deve levar a uma redução na taxa de juros. Se isso de fato ocorrer vamos ter um mercado mais pujante e isso faz com que o ambiente de negócios seja mais propício para a expansão dos negócios”, acredita o empresário, confiante que o setor não terá os mesmos sobressaltos de 2020/2021.

Menos certeza tem o diretor da Ativa, Lacordaire Sant’Ana, que vê com apreensão a chegada do novo ano. “2022 não será nada fácil”, afirma com convicção. “Os custos do transporte estão aumentando e a economia não cresce da forma desejada. Isso tudo torna o cenário bastante incerto, o que não é bom para os negócios de forma geral”, completa.

AJUDA DA TECNOLOGIA

De outro lado, em favor da atividade, não faltam recursos tecnológicos que vem contribuindo para o desenvolvimento do transporte rodoviário, a despeito dos entraves que impedem a sua plena expansão (ver quadro 1 na pag. 13). É o caso dos sistemas de gerenciamento de riscos, de controle de frotas e de jornada de trabalho, de roteirização e controles fiscais, entre muitos outros ofertados ao mercado de fretes por empresas fornecedoras de produtos e serviços que integram a cadeia produtiva do setor. A oferta tecnológica também inclui

os veículos elétricos e aqueles de menor emissão de gases poluentes ajustados à norma Euro 6 (ver quadro na pag. 14). O tema, aliás, foi destaque na edição de novembro/2021 de **Frota&Cia**, que revelou o comportamento do mercado de segurança no transporte no ano em curso e as projeções para 2022, acompanhado de um guia de prestadores de serviços para essa finalidade.

“As novas tecnologias digitais tem colaborado, e muito, para agilizar a tomada de decisão por meio de sistemas de gerenciamento, que possibilitam o transporte físico de mercadorias de forma automática. Esse movimento irreversível tem levado as transportadoras a direcionarem seus investimentos em tecnologia, especialmente em equipamentos e sistemas que acompanham essa transformação digital”, explica Bruno Tortorello, da Jadlog. Na visão do executivo, a digitalização da indústria de serviços logísticos comprova a importância da aplicação crescente da IoT (Internet of Things, ou internet das coisas, em tradução livre), que possibilita organizar, automatizar e controlar os processos à distância, a partir de qualquer dispositivo conectado à rede mundial de computadores.

Mesma opinião tem Francisco Pelúcio, ao afirmar que as novas tecnologias digitais vêm contribuindo para o aprimoramento das operações logísticas, razão pela qual as empresas associadas à NTC&Logística tem se empenhado em buscar novas soluções capazes de trazer retorno financeiro e, também, a melhoria contínua dos processos internos. “Um bom exemplo disso é o DT-e (Documento Eletrônico de Transporte) e a Logística 4.0, que otimizam o processo logístico e colaboram para tornar o setor mais eficiente e pontual.

“A digitalização de documentos fiscais, de fato, tem trazido bastante benefício ao setor, em especial ao transporte de produtos perigosos”, corrobora José Maria Gomes, da ABTLP. “Hoje você tem licenças ambientais que podem ser levadas em um

Alta dos combustíveis preocupa empresários, por impactar os custos do transporte





arquivo PDF, o que elimina o uso do papel. O mesmo acontece com o CTF/APP (Cadastro Técnico Federal de Atividades Potencialmente Poluidoras e/ou Utilizadoras de Recursos Ambientais) exigido pelo Ibama que, agora, pode ser levado em um dispositivo eletrônico". O presidente também cita a questão da segurança, que ganhou um forte aliado com o uso de câmaras instaladas no veículo, que ajudam a apurar responsabilidades em casos de acidentes.

Francisco Cardoso, da ABTI, acredita na integração das várias tecnologias em uma única torre de controle irá contribuir para qualificar a gestão de operações e, assim aumentar a produtividade e reduzir custos. "São inovações que o transportador deve investir e priorizar, para tornar suas operações mais robustas e confiáveis", atesta.

FUTURO DO TRC

Não sem motivo, os entrevistados para com-

por esse panorama setorial são unânimes em afirmar sua confiança no futuro da atividade, a despeito do vaivém da economia, da crise sanitária, das mudanças tecnológicas e dos percalços com a infraestrutura do país. O CEO da Braspress resume o pensamento da categoria, ao afirmar que o transporte rodoviário de cargas está passando por transformações profundas, mas o empresariado do setor saberá se adaptar.

"O transporte de cargas vai continuar existindo, porque não há ainda uma possibilidade do desmaterializar um produto em um lugar e materializar em outro. Portanto, sempre haverá dependência do transporte, seja por veículos elétricos, seja por sistemas sofisticadíssimos de última milha, porque a mercadoria sempre sairá de lugar para outro lugar. O que nós precisamos é encontrar, dentro da atividade, as melhores formas e as melhores práticas de efetuar esse transporte", finaliza Urubatan Helou. 

Compromisso com o meio ambiente

As novas tecnologias a serviço do transporte, é claro, não se restringem apenas aos aspectos operacionais e econômicos da atividade. Tais inovações também colaboram com a questão ambiental, caso dos caminhões elétricos que começam a circular no país e, ainda, os veículos com motorização Proconve P-8 (Euro6), obrigatórios a partir de 2.023. "A eletrificação dos veículos comerciais se alinha aos esforços de organizações de todo o mundo, preocupadas em minimizar as emissões de CO2 e seus efeitos sobre o clima do planeta", afirma Bruno Tortorello, da Jadlog. "Para operadores e transportadoras, que realizam um número crescente de entregas diárias nas já complexas malhas viárias e urbanas, isto requer o compromisso com a adoção de estratégias eficientes de redução ou neutralização da pegada de carbono nas entregas" completa o CEO. Ao seu ver, a conscientização sobre o impacto ambiental da atividade de

transporte deve incluir medidas de adaptação do sistema logístico rodoviário à vida urbana e a oferta de soluções inovadoras que melhorem a vida da sociedade. O mesmo se dá com a utilização de veículos movidos a biocombustíveis (a diesel e a gás natural veicular, por exemplo) ou, em breve, aqueles ajustados futura norma de emissões Euro VI, que são menos

poluentes e importantes alternativas nessa direção. A opinião tem o endosso de Lacordaire Sant'Ana, da Ativa Logística, que vê o avanço da eletrificação de forma bastante positiva, ainda que os custos sejam ainda elevados. "A disponibilidade para venda ainda é baixa, mas não tenho a menor dúvida que é uma evolução que veio para ficar", ressalta.





DESCUBRA UM CAMINHO NOVO PARA CHEGAR AO MERCADO DE TRANSPORTES

PRODUÇÃO DE CONTEÚDO MULTIMÍDIA, **Frota**
COM A ASSINATURA E CREDIBILIDADE DE **& Cia**
MOVIDOS PELA NOTÍCIA

*BANNER
TEASER
VÍDEO
PODCAST
REVISTA DIGITAL*



Ligue já e informe-se:
11 2592.7000/99648.7708
comercial@frotacia.com.br
www.frotacia.com.br

Nossos Canais:





À espera das reformas

O presidente da NTC&Logística reconhece que apesar dos percalços o balanço do ano é positivo. Mas é possível avançar ainda mais, se o governo investir em infraestrutura e segurança

“A alta do combustível nos mantém cautelosos, mas cremos que 2022 será marcado pela retomada geral da economia como um todo”

“Nossas empresas associadas estão empenhadas em encontrar soluções capazes de trazer retorno financeiro e a melhora contínua nos processos internos”

Figura bastante conhecida no setor de transportes, o atual presidente da NTC&Logística, acumula décadas de experiência como empresário e líder sindical. Antes de ocupar o cargo, Francisco Pelúcio foi presidente da então ABTF (Associação Brasileira de Transportadores Frigoríficos), da ABTI (Associação Brasileira de Transporte Internacional), do SETCESP (Sindicato das Empresas de Transportes de Carga de São Paulo e Região), além de outros cargos relevantes na FETCESP (Federação das Empresas de Transporte de Carga do Estado de São Paulo) e na própria NTC&Logística. Com base nessa experiência, o destacado líder setorial vivenciou momentos importantes que marcaram a atividade, como a pandemia do coronavírus que vem assolando o país e o mundo, cujos reflexos afetaram fortemente – para o bem e para o mal – diversas especialidades do transporte rodoviário de cargas. Para falar desse período e os impactos na atividade, Francisco Pelúcio foi entrevistado por **Frota&Cia** para compor o Panorama 2020/2021 do TRC, além de outros assuntos relacionados ao setor que representa.

FROTA&CIA - Como você resume o comportamento do mercado de transporte rodoviário de cargas em 2021?

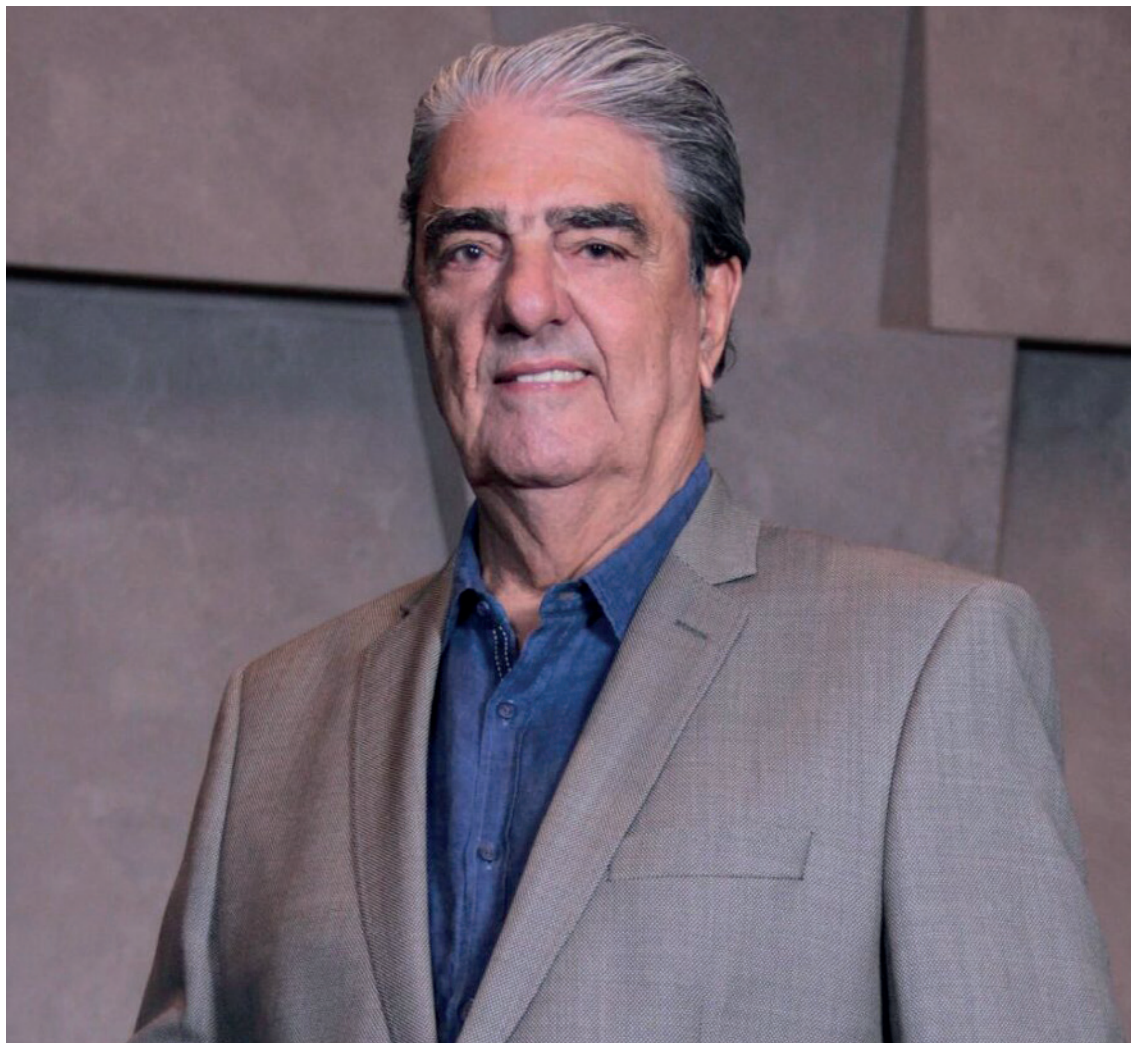
Francisco Pelúcio - Se comparado ao ano passado, 2021 foi um ano positivo. De acordo com os dados que temos acesso e acompanhamos, o PIB do transporte cresceu 3,6% em volume no primeiro trimestre deste ano. E no segundo semestre tivemos o avanço da vacinação bem como o retorno gradual das atividades e eventos presenciais, que corroboram com o retorno mais forte da economia e como consequência, fazendo o setor mais necessário ainda, para suprir toda a necessidade.

FROTA&CIA - Ao seu ver, quais as perspectivas para 2022, relativas a esse mercado?

Francisco Pelúcio - A alta do combustível nos mantém cautelosos, mas cremos que 2022 será marcado pela retomada geral da economia como um todo, somada às recentes medidas tomadas pelo governo, como a desoneração da folha de pagamento até 2023 que vai contribuir com a manutenção do emprego e do investimento nas companhias. Nossas perspectivas e expectativas são positivas, mas nos mantemos sempre atentos, e preparados para os desafios, como sempre fizemos.

FROTA&CIA - Quais entraves ainda impedem o pleno desenvolvimento do TRC nos dias atuais?

Francisco Pelúcio - Os principais desafios para o desenvolvimento de um setor pleno estão na Infraestrutura e na Segurança. Condições de estradas, roubo de cargas, um sistema logístico que comporte os avanços tecnológicos do setor. O setor de transporte, sobretudo rodoviário, é a chave para o giro da economia brasileira, um setor mais desenvolvido trará um país mais forte. O pouco investimento do estado como um todo em infraestrutura e consequentemente no transporte de cargas, faz com que esse setor, responsável por movimentar mais de 65% de tudo aquilo que é produzido no Brasil, fique estagnado e dependa exclusivamente de investimentos internos. Precisamos continuar recebendo os incentivos do governo, pois o custo Brasil é muito alto e tem travado o crescimento de muitas empresas. Reconhecemos os esforços do governo federal por meio do Ministro da Infraestrutura, mas é preciso avançar mais para termos melhores oportunidades em nossas atividades e em consequência disso, avançarmos junto com o Brasil. Outro ponto importante serão as reformas, para que seja possível investir



“Aplicar a eletrificação em toda a malha rodoviária brasileira ainda é um futuro distante, ao considerar os desafios de infraestrutura e econômico-social, mas não é impossível”

mais e ter o retorno necessário para a construção de um novo país.

FROTA&CIA - Como as novas tecnologias digitais podem contribuir para a melhoria das operações de transportes?

Francisco Pelúcio - As operações logísticas são aprimoradas com as novas tecnologias digitais. Vemos os exemplos atuais como o DT-e, a Logística 4.0 e demais tecnologias que otimizam o processo logístico e assim torna o setor mais eficiente e pontual. Cada modal tem a sua necessidade específica. Mas, como dito anteriormente, o setor carece de infraestrutura para aplicar de forma integral. Nossas empresas associadas estão muito empenhadas neste assunto, buscando encontrar soluções capazes de trazer retorno financeiro e também melhora contínua nos processos internos.

FROTA&CIA - Como você avalia o avanço da eletrificação dos veículos comerciais?

Francisco Pelúcio - É um futuro promissor.

Muitos associados da NTC já aplicam testes e até já possuem caminhões elétricos nas ruas que funcionam perfeitamente. Apesar de ser novidade em território brasileiro, somos atualizados constantemente desse tipo de energia limpa que é aplicada em outras partes do mundo, como a Europa. Sabemos do impacto ambiental do setor e por isso incentivamos a sustentabilidade e o desenvolvimento tecnológico para a aplicação de alternativas sustentáveis. Aplicar a eletrificação em toda a malha rodoviária brasileira ainda é um futuro distante, ao considerar os desafios de infraestrutura e econômico-social, mas não é impossível.

FROTA&CIA - Qual a sua visão de futuro do transporte rodoviário de cargas?

Francisco Pelúcio - O modal rodoviário é o principal do país, por isso enxergamos um futuro mais desenvolvido, forte e sustentável. Somos um dos principais aliados da sociedade e por isso vamos sempre estar em busca de inovação, até porque essa é a vocação do transportador brasileiro. 

“Somos um dos principais aliados da sociedade e por isso vamos sempre estar em busca de inovação, até porque essa é a vocação do transportador brasileiro”



Momento positivo

Para o presidente da Associação Nacional dos Transportadores Internacionais, os anos 2020/2021 foram difíceis para muitos negócios, mas muito produtivos para a atividade

“Considero que 2020/2021 foram anos difíceis para muitos negócios, mas muito positivo para o transporte rodoviário internacional de cargas”

“Ao mesmo tempo que estamos otimistas com os negócios estamos otimistas também com a liberação do ingresso dos motoristas sem a exigências do exame de PCR”

Próximo de completar o quarto mandato seguido à frente da ABTI (Associação Brasileira de Transportadores Internacionais) e quase 30 anos de atuação como empresário do setor e dirigente de outras importantes entidades setoriais, Francisco Carlos Gonçalves Cardoso teve de enfrentar um novo desafio em 2020, diante da chegada da pandemia do coronavírus ao país. Diante do fechamento das fronteiras do Mercosul, para evitar a propagação da doença, as operações internacionais foram fortemente afetadas, em especial no primeiro semestre ano. Por sorte, por ser considerado um serviço essencial, a atividade foi voltando à normalidade e, hoje, as perspectivas para 2022 são bastante otimistas. É o que Cardoso explica nessa entrevista concedida à **Frota&Cia**, disponível em formato de texto, vídeo e podcast, que os leitores poderão acompanhar a partir de agora.

FROTA&CIA – Faça uma breve apresentação da ABTI e suas principais bandeiras.

Francisco Cardoso - Em 2022 a ABTI completará 50 anos de existência. Foi fundada na cidade do Rio de Janeiro e teve uma passagem rápida por Brasília e São Paulo. Esse ano completamos 25 anos que ela tem sua sede na cidade de Uruguaiana (RS). A principal bandeira e o principal foco da ABTI é a defesa do transportador rodoviário de cargas internacional brasileiro. Quando ela foi fundada a situação era um pouco diferente da que temos hoje; eram poucas empresas e o volume de cargas dividido entre poucos. Os fundadores da ABTI tiveram muitas dificuldades de se relacionar com países e empresários estrangeiros. Naquela época não existia a quantidade de federações que existe hoje, não existia a CNT. A ABTI foi fundada para defender o empresário brasilei-

ro nas negociações internacionais. Hoje essas negociações internacionais são conduzidas pelo governo brasileiro, através da ANTT e a ABTI representa o setor privado nessas negociações.

FROTA&CIA – Como você resume o transporte rodoviário internacional de cargas no biênio 2020/2021?

Francisco Cardoso - Começando por 2021 foi um ano de forte recuperação e crescimento para o transporte internacional de cargas. Para vocês terem uma ideia até o mês de outubro de 2021 já alcançamos o mesmo movimento de 2019 e estimamos fechar 2021 com um crescimento de 20%. O fato importante que aconteceu lá em março de 2020 foi o transporte rodoviário internacional de cargas ser considerado uma atividade essencial. Foi uma decisão muito inteligente dos governos, que impediu o desabastecimento da cadeia logística no Mercosul. Isso poderia ter gerado inflação e uma correria às compras e supermercados, causando desabastecimento. O transporte rodoviário internacional de cargas não parou um dia sequer. Com a falta de contêineres e o atraso da entrega de produtos dos fornecedores asiáticos e também europeus, os negócios no Mercosul foram priorizados. O modal rodoviário soube acompanhar e seguir operando com respostas rápidas, com prazos curtos e rápidos no atendimento e soubemos crescer junto com volume de negócios. Considero que foram anos difíceis para muitos negócios, mas muito positivo para o transporte rodoviário internacional de cargas.

FROTA&CIA – Quais as perspectivas para 2022, relativas a esse segmento?

Francisco Cardoso - A falta de contêineres e de navios está afetando toda a cadeia logística que opera com Justin Time. Nós



acreditamos que esses problemas não vão se resolver e devem persistir em 2022. Por isso acreditamos que o volume de negócios do Mercosul continuará aquecido em 2022. Mas tem questões que ainda nos preocupam: as ques-

tões econômicas relacionadas às eleições no Brasil, a própria Argentina que também tem uma dívida externa muito grande e uma inflação muito alta com certeza vai gerar uma desvalorização muito grande da moeda na virada



“Penso que a integração de várias tecnologias em uma torre de controle irá contribuir para qualificar a gestão de operações, aumentar a produtividade e reduzir custos”

“Acho que é o momento de repensar, procurar produtores locais, mais próximos e o Mercosul vai se prestar muito bem para isso”

do ano e nos primeiros meses de 2022. Como isso afetará os negócios ainda não sabemos como e por quanto tempo. Mas isso deve estar no nosso radar em 2022: ao mesmo tempo que estamos otimistas com os negócios estamos otimistas também com a liberação do ingresso dos motoristas sem a exigências do exame de PCR. Isso vai dar mais agilidade as nossas operações. Por outro lado, estamos muito preocupados com o aumento que estamos sofrendo com o diesel, pneus, semirreboques e caminhões que já alcançaram 60% desde março de 2020 no início da pandemia.

FROTA&CIA – Qual o balanço de seus dois anos de mandato à frente da ABTI?

Francisco Cardoso - Trabalhamos fortemente para aumentar o número de associados, dando um serviço de apoio aos nossos associados na fronteira, acompanhando de forma muito firme e atuante as questões sobre a desoneração da folha e a reforma tributária que está em curso também. Nós estamos trabalhando fortemente para deixar o legado nessa última gestão que estou exercendo de construir uma sede própria na cidade de Uruguaiana e editar um livro do cinquentenário da ABTI e com a história do transporte rodoviário internacional de cargas.

FROTA&CIA – De que forma as novas tecnologias digitais podem contribuir para uma maior eficiência do transporte internacional de cargas?

Francisco Cardoso - Temos muitos avanços na eletrificação e direção autônoma que estão ocorrendo ou devem ocorrer nos próximos anos. Eu pessoalmente como empresário penso que a integração de várias tecnologias e as soluções em uma torre de controle irão contribuir para qualificar a gestão de operações e assim aumentar a produtividade e reduzir custos. Por exemplo: integrar sistemas de RP com soluções móveis, telemetria, gerenciamento de risco em uma torre de controle. Penso que são inovações que o transportador deve investir e priorizar para tornar suas operações mais robustas e confiáveis.

FROTA&CIA – Quais dificuldades impedem o

pleno desenvolvimento do transporte rodoviário internacional nos dias atuais?

Francisco Cardoso -No passado víamos filas grandes de caminhões em Uruguaiana. Isso já não existe mais. A Receita Federal fez um trabalho muito importante de digitalização. E agora, por fim, um portal único. Ao invés de trabalhar em sequência trabalhamos de forma paralela nos processos. Mas seguimos aí com a dificuldade em relação à Vigiagro (Vigilância Agropecuária Internacional). Na semana passada, por exemplo, tínhamos na cidade de Uruguaiana 400 caminhões de importação retidos dentro da Multilog que tem uma capacidade para 650 caminhões. Esses caminhões retidos impedem a entrada de caminhões de exportação. O ideal para o transporte rodoviário internacional de cargas crescer e ser mais competitivo seria o balanceamento de cargas de importação e exportação.

FROTA&CIA – Qual a sua visão de futuro para o transporte internacional de cargas?

Francisco Cardoso - Eu estou no transporte de cargas há 30 anos, quando começou o Mercosul em 1992. Muitas empresas têm dificuldades, muitos cidadãos questionam sobre a liberação de fronteiras. Acho muito difícil abrir fronteiras porque ainda temos uma falta de confiança mútua entre os parceiros. Então vamos seguir exigindo certificado de origem para que a mercadoria tenha sido produzida no país membro. Eu acredito que o Mercosul vai seguir crescendo. As economias são complementares. Sentimos agora com a pandemia uma dependência muito grande da China. Acho que é o momento de repensar, procurar produtores locais, mais próximos e o Mercosul vai se prestar muito bem para isso. O Mercosul é muito importante para o Brasil. A Argentina é o terceiro maior país em volume de negócios com Brasil e ela importa muito dos nossos produtos manufaturados. Por tudo isso eu acredito que o Brasil vai seguir apostando no Mercosul. Com isso o transporte rodoviário internacional segue otimista acreditando que teremos um aumento no volume de negócios. E nós vamos estar preparados para atender todos esses importadores e exportadores.





Gastos em ascensão

O presidente da Associação Brasileira de Transporte e Logística de Produtos Perigosos comemora os bons resultados no ano, mas vê com apreensão o aumento crescente dos custos operacionais

Com de mais de 30 anos de atuação no transporte rodoviário de cargas, o empresário José Maria Gomes sempre encarou o risco como algo inerente ao seu negócio, em especial no seu caso, que opera no segmento de produtos perigosos. Essa habilidade permitiu que o bacharel em administração de empresas acumulasse uma sólida expertise no assunto junto a sua empresa. Um conhecimento que Gomes há de 20 anos compartilha com seus pares do setor, por conta da atuação como representante da categoria em inúmeras entidades de classe. Foi assim que ele chegou à presidência da ABTLP, associação que reúne os transportadores de produtos perigosos. Nessa condição, o dirigente aceitou o convite de **Frota&Cia** para a entrevista que segue, onde ele comenta o desempenho do setor no ano em curso e as projeções para 2022, além de outros assuntos vinculados a essa importante atividade. Confirmam.

FROTA&CIA – Faça uma breve apresentação da ABTLP e suas principais bandeiras.

José Maria Gomes – A ABTLP - Associação Brasileira de Transportes e Logística de Produtos Perigosos é uma entidade que eu chamo de entidade de nicho. Ela tem a responsabilidade de cuidar do ambiente de negócios do transportador de produtos perigosos. Nós temos muita interação com os órgãos de reguladores do setor, em especial na carga com a ANTT, no aspecto técnico com o Inmetro e na legislação ambiental com o Ibama, na busca de tornar a nossa legislação mais fluida. Nós vamos completar 25 anos em 2024. É uma entidade que não tem um número muito grande de associados, mas tem uma atuação muito abrangente com relação a parte de produtos perigosos.

FROTA&CIA – Como você resume o comportamento do transporte rodoviário de cargas perigosas no biênio 2020/2021?

José Maria Gomes – O transporte de produtos perigosos tem maior volume e maior participação no transporte de combustíveis e depois nos produtos químicos. Logo no início da pandemia nós tivemos uma diminuição muito grande na movimentação de combustíveis e, ao mesmo tempo, um aumento na movimentação de químicos porque eram produtos necessários para o combate a pandemia. E aí tivemos um ano que foi lentamente se equilibrando e, com o passar do tempo, os químicos se mantiveram fazendo com que o ano de 20 e 21 tivessem um ritmo bom. Agora os custos estão afetando pesadamente o nosso setor. O produto perigoso tem uma característica: você opera muito para poucos clientes. Eu diria que tanto os combustíveis como os químicos têm tido um bom desempenho de volume. Os números de 2020 devem ser melhores que 2021, pois esse ano estamos sendo muito afetados pelos aumentos de custos.

FROTA&CIA – Quais as perspectivas para 2022, relativas a esse segmento?

José Maria Gomes – Não tenho dúvida que 2022 vai manter seu ritmo pois temos uma economia voltando a se recuperar, com alguns fatores que tem influenciado na macroeconomia e isso repercute no nosso segmento, como por exemplo a alta do dólar. O mercado interno mesmo não crescendo, mas restabelecendo ao período anterior da pandemia, nós temos uma expectativa de movimentação boa. Agora é óbvio que nós temos uma preocupação: como vai se comportar na macroeconomia e que repercussão vai ter no nosso setor, em especial nos custos, pois hoje eles estão descasados com a nossa capacidade de repassar ao mercado.

“Os números de 2020 devem ser melhores que 2021, pois esse ano estamos muito afetados pelos aumentos de custos”

“Não tenho dúvida que 2022 vai manter seu ritmo. pois temos uma economia voltando a se recuperar”



“O conhecimento faz parte das empresas que operam no setor, para que não cometamos erros que poderão ser fatais”

“Hoje, os dispositivos de fiscalização são muito mais eficientes e os clientes tem um nível de exigência muito maior”

FROTA&CIA – Qual o seu balanço desses primeiros dois anos de mandato à frente da ABTLP?

José Maria Gomes – A ABTLP em 2019 foi admitida como membro da CNT (Confederação Nacional do Transporte) que até então não participava. E com isso nós consolidamos todas as nossas relações com os países que fazem parte de representação nacional. Nós temos empresas operando e desconhecendo e não cumprindo a legislação. Quando começamos a interagir com essas entidades pudemos levar informações aos nossos associados pois o nosso papel também é disseminar conhecimento. O conhecimento faz parte das empresas que operam no setor, para que não cometamos erros que poderão ser fatais, começando pela questão ambiental, já que temos multas que podem começar do zero até 250 milhões de reais. Nós estamos no mesmo nível de penalidade de uma grande companhia de petróleo, de uma grande companhia marítima e com proporções muito diferentes com relação ao transporte de produtos perigosos. Nós também assumimos uma coordenação e a responsabilidade junto a comissão de análise de acidentes da Secretaria de Transportes do Estado de São Paulo. Essas estatísticas servem para secretaria definir as suas políticas de fiscalização de investimento de melhorias, diminuir os acidentes e a regulamentação.

FROTA&CIA – De que forma as novas tecnologias digitais podem contribuir para uma maior eficiência e segurança no transporte de produtos perigosos?

José Maria Gomes – A digitalização tem trazido vários benefícios ao transporte de produtos perigosos. Na questão de segurança, todos os sistemas de câmeras permitem fazer monitoramento mais seguro da sua operação, do comportamento humano do condutor. Sem contar, evidentemente, aqueles casos envolvendo um acidente, onde você tem maior facilidade para mostrar se tem responsabilidade ou não perante a legislação. A outra questão que tem trazido bastante benefício é a digitalização de papéis que você necessita transportar no veículo para poder transitar. Você tem licenças ambientais que hoje podem ser levadas num arquivo PDF, mais recentemente conseguimos resolver o problema

do CTF e da autorização de transportes do Ibama que agora você já pode levar num dispositivo eletrônico. Além disso, na sua operação do dia a dia, você tem aplicativos que já estão trazendo benefícios no sentido de simplificar, de racionalizar e de aumentar a segurança. Então você tem uma gama de elementos que só tem contribuído para a melhoria da gestão do transporte.

FROTA&CIA – Quais os entraves que ainda impedem o pleno desenvolvimentos do transporte de produtos perigosos nos dias atuais?

José Maria Gomes – O que nós temos de entraves é que a origem da legislação ambiental enquadrando o transporte rodoviário de carga num patamar que não é equivalente às grandes instalações industriais, aos grandes terminais, ou seja, transporte rodoviário de cargas foi enquadrado como um grande poluidor. Tudo isso são consequências da causa-raiz que foi a legislação de 1980. Não dá para saber se não houve uma percepção do setor naquele momento. Hoje os dispositivos de fiscalização são muito mais eficientes e os clientes tem um nível de exigência muito maior e os programas de qualidade são muito mais rígidos. Eu, como presidente da ABTLP, tenho a pretensão de iniciar um pleito de mudança Legislativa. Sabemos que isso não é uma coisa simples principalmente quando se trata de matéria ambiental no Brasil. Na questão da infraestrutura tem melhorado, mas no transporte de uma maneira geral nós vemos uma baixa produção. Principalmente as cargas de lotação estão muito baixas. Nas referências de rodagem em outros países são de 15 mil Km por mês e nós no Brasil temos uma média muito baixa de 7 a 8 mil km. Isso ainda eu acho que é um grande problema no nosso território.

FROTA&CIA – Como o setor encara a questão do respeito ao meio ambiente, que tem sido um tema bastante atual?

José Maria Gomes – O nosso setor já trabalha buscando se adaptar a uma cultura em defesa do meio ambiente e em todos os requisitos de segurança. Meio ambiente hoje deve ser ampliado, nós temos outras ações que vão além da operação de não causar um dano. Temos o dano natural que é o CO2 do caminhão que nós temos diminuído



através da atualização da frota. Nós somos adeptos da proteção do meio ambiente, só que precisamos daquilo que está além do nosso controle. Nós aguardamos algumas melhorias de infraestrutura para que possamos contribuir mais ainda.

FROTA&CIA – Qual a sua visão de futuro para o transporte de produtos perigosos?

José Maria Gomes - Eu vou misturar o transporte de produtos perigosos com o transporte rodoviário. No Brasil nós temos há 10 anos o levantamento feito pela Confederação Nacional dos Transportes. O transporte rodoviário de carga é

responsável por 60% de toda movimentação de carga no Brasil. Eu não tenho dúvida que o transporte rodoviário ainda vai continuar por um bom período com essa participação. Evidente o que o transporte de produto perigoso ainda acredito que vai um pouco mais longe porque nós temos no Brasil, digamos assim, uma exposição física que necessita de uma logística maior. Os portos na costa e a produção no centro ou do outro lado do país. Ou então nós temos produção de insumo químico no Norte. Essa produção pode até vir a ter uma mudança, mas ainda vai ter uma participação do transporte rodoviário significativa por bons anos.





Crescimento geométrico

Apesar das turbulências que marcaram o biênio 2020/2021, o CEO da Braspress comemora as conquistas no período, resultado de pesados investimentos

“Houve efetivamente uma melhoria (em 2021). O mercado ficou mais maduro e recebeu melhor o repasse de custos”

“Eu acredito que vamos ter uma certa normalidade (em 2022) e não teremos o sobressalto que o setor teve em 2020/2021”

Reconhecido como líder classista no segmento de logística e transporte, o empresário Urubatan Helou se destacou por transformar uma pequena distribuidora de diário oficial em um triciclo nos idos de 1977 em uma transportadora de carga fracionada de grande expressão, eleita inúmeras vezes como Top do Transporte na Preferência Nacional. Com uma frota de quase 3 mil caminhões e uma malha operacional formada por mais de 100 filiais no país, a companhia se notabilizou pelo forte investimento em automação, tecnologia de ponta e gerenciamento de riscos, que possibilitaram enfrentar sem temor gigantes multinacionais que atuam no país. Por conta dessa trajetória de sucesso, o CEO da Braspress aceitou o convite de **Frota&Cia** para a entrevista que segue, disponível na íntegra em formato de vídeo e podcast, onde ele conta o comportamento do mercado de fretes em 2021 e as projeções para 2022. Além de fazer um balanço do desempenho sua empresa no período.

FROTA&CIA – Como se comportou o mercado do transporte rodoviário de cargas no biênio 2020/2021

Urubatan Helou - O transporte rodoviário de cargas passou por enormes dificuldades. Foi um setor que cumpriu a sua essencialidade. Nós não paramos um dia sequer durante o período pandêmico, sobretudo no período da alta pandemia que foi no segundo trimestre do ano passado. O setor de transporte rodoviário de cargas emprestou ao país a sua mobilidade, a sua presença em vários domicílios, a sua presença em várias rodovias para que a população não ficasse desabastecida de itens necessários para sobrevivência do ser humano, a sobrevivência do cidadão. Hoje o setor está passando por um processo muito interessante: o volume de negócios está superior

ao do ano passado, fruto do comércio eletrônico e também da retomada da atividade econômica. Havia um consumo reprimido que quando houve a flexibilidade esse consumo veio à tona. Houve efetivamente uma melhoria, o mercado ficou mais maduro e recebeu bem melhor o repasse de custos do que em períodos anteriores.

FROTA&CIA – Quais as perspectivas para 2022, relativas a esse segmento?

Urubatan Helou – Temos que pontuar uma série de coisas: 2022 é um ano eleitoral e, portanto, será um ano atípico. Nós estamos com uma inflação acumulada próxima de dois dígitos e presenciando uma elevação das taxas de juros. Tudo isso está acontecendo porque houve uma interrupção no fornecimento de matérias-primas para a indústria. A partir do ano que vem essa situação deverá estar normalizada e não teremos tantos aumentos de preços para alimentar a inflação. A previsão é uma inflação perto dos 3,5%, o que deve levar a uma redução na taxa de juros. Se isso ocorrer vamos ter um mercado mais pujante e isso faz com que o ambiente de negócios seja mais propício para uma expansão dos negócios. Eu acredito que vamos ter uma certa normalidade e não teremos o sobressalto que o setor teve em 2020/2021.

FROTA&CIA – Como foi o desempenho da Braspress em 2021 e quais as projeções para 2022?

Urubatan Helou - A Braspress precisa ser estudada pela NASA. Nós estamos com crescimento não matemático, quase com um crescimento geométrico, batendo recordes atrás de recordes. Em contrapartida o esforço de investimentos que temos feito em nossa empresa é uma coisa brutal. Este ano adquirimos 853 novos veículos, parte deles para renovação de frota e parte deles para ampliação. Nós abrimos



"Nós estamos com crescimento não matemático, quase com um crescimento geométrico, batendo recordes atrás de recordes"

seis novas filiais, fizemos investimentos pesadíssimos na área de tecnologia, na área de TI. Fizemos renovação de todo nosso parque tecnológico, melhoramos os procedimentos na área de automação e movimentação de materiais, melhoramos nossa plataforma digital e melhoramos nossa performance de última milha. Ou seja, esse ano nós vamos ter um crescimento de aproximadamente 18% em relação a 2020, que por sua vez já foi maior que 2019. Do ponto de vista de resultados 2021 será ligeiramente menor do que em 2020. O recuo nesse resultado aconteceu exatamente pelo esforço extremo de melhorar a nossa infraestrutura, para entregarmos um serviço de melhor qualidade. O que não podemos deixar acontecer é que o serviço que nós entregamos se transforme em commodity. E para ele não se transformar em commodity, o que temos de fazer é adicionar valor cada vez mais a esse serviço. É a forma que nós temos de melhor precificar os nossos serviços e fidelizar mais os nossos clientes.

FROTA&CIA – Qual a sua visão de futuro em relação ao transporte rodoviário de cargas?

Urubatan Helou - Nós estamos passando por transformações profundas. Muito se fala em disrupções, mas elas não são para anular aquilo que existia. Mesmo na questão da fonte energética vai chegar o momento em que os nossos caminhões não serão mais a diesel e sim elétricos. As transformações vão ocorrendo em certos períodos e os empresários vão se adaptando. Agora o transporte vai continuar, não existe ainda uma possibilidade do transmolecular, onde você desmaterializa um produto em um lugar e materializa em outro. Portanto sempre haverá dependência do transporte, seja por caminhões elétricos, seja por sistemas sofisticadíssimos de última milha. Porém, a mercadoria sempre sairá de um lugar para ir a outro lugar. O que nós precisamos é encontrar dentro dessa atividade as melhores formas e as melhores práticas do transporte.

"Nós precisamos encontrar dentro dessa atividade as melhores formas e as melhores práticas do transporte"



Visão audaciosa

O CEO da JSL comemora o crescimento de 75% nas receitas em 2021 e o sonho de triplicar de tamanho em cinco anos, com base em muito trabalho e uma agressiva política de aquisições

“O período (2020/2021) foi de adaptação para as empresas. Mostrou que o ser humano tem uma capacidade de adaptação muito grande”

Formado em Engenharia Civil pela FEI/SP (Faculdade de Engenharia Industrial) com ênfase em Transportes e Movimentação de Materiais, Ramon Alcaraz atuou por mais de 20 anos como empresário junto à Fadel Transportes, que fundou e serviu nos cargos de Diretor Comercial e Presidente. Com a aquisição da empresa pela JSL em 2021, a expertise de Ramon o levou a assumir o atual cargo de CEO de ambas as empresas. Em paralelo, o executivo presidiu a OPTAS (Operadores Logísticos e Transportadores Associados) onde ocupa hoje a função de conselheiro. Além de ser membro do Conselho do SETCESP, que reúne as empresas de transportes de São Paulo e região. Por todos esses atributos, **Frota&Cia** convidou Alcaraz para a entrevista que se segue, onde ele comenta os bons resultados da JSL no ano que se encerra e as projeções para 2021. Junto com outros temas, cujo conteúdo na íntegra o leitor poderá conferir em formato de vídeo e podcast.

FROTA&CIA – Como você resume o comportamento do transporte rodoviário de cargas no biênio 2020/2021?

Ramon Alcaraz - Eu costumo dizer que empresas de logística e de transporte são surfistas da onda de economia. Ninguém transporta nem armazena vento. Nós somos totalmente paralelos à economia. Dependendo do segmento onde você está inserido vai surfar numa onda maior ou menor. Nesse biênio vivemos uma situação muito atípica com a pandemia que acabou pegando o mundo inteiro e no Brasil não foi diferente. Dependendo do segmento e da região sofreu mais ou menos. Alguns tiveram uma queda bastante acentuada e outros tiveram um aumento. Mas, acho que esse período foram anos de adaptação para as empresas de maneira geral e as empresas de logística em particular.

“As expectativas (para 2022) são bastante positivas e o otimismo é maior do que o pessimismo”

Mostrou que o ser humano tem uma capacidade de adaptação muito grande. E o que faz uma empresa senão uma junção de pessoas?

FROTA&CIA – Quais as perspectivas para 2022, relativas ao segmento?

Ramon Alcaraz – Estamos indo para o final do quarto trimestre numa demanda acelerada em vários segmentos. Hoje, posso dizer que vivemos mais uma falta de oferta de veículos do que uma falta de carga. É um problema bom. Todos os segmentos onde atuamos estão com perspectivas muito positivas para o ano que vem. Então o otimismo é grande. Existe uma preocupação de como será o ano que vem; nós temos algumas variáveis externas já esperadas como a eleição para presidente, num cenário bastante politizado e isso deve mexer com a economia. Ainda temos uma pandemia que não sabemos para onde vai e o Brasil retomando 100% das atividades. Mas independente disso as expectativas são bastante positivas e o otimismo é maior do que o pessimismo.

FROTA&CIA – Como foi o desempenho da JSL em 2021 e quais as projeções para 2022?

Ramon Alcaraz – A JSL faz parte de um grupo com uma visão bastante audaciosa. A JSL tem um sonho de triplicar de tamanho nos próximos 5 anos, incluindo 2021. Deixo claro que isso é uma projeção e não uma promessa. Como empresa de capital aberto temos que tomar cuidado. Não vendemos sonho e sim dividimos sonho; é diferente. Falando em fatos concretos, do final do ano passado para esse ano crescemos 75%, então quase já dobramos de tamanho. Crescemos 15% organicamente e crescemos com as aquisições de empresas, cada uma com seu portfólio especializada em um segmento onde a JSL até já estava inserida mas não com o grau de especialização dessas empresas. A JSL nesse semestre veio



“Do final do ano passado para esse ano crescemos 75%, então quase já dobramos de tamanho”

sempre divulgando recordes. E de onde vem tudo isso: muito trabalho. Estamos melhorando nossa gestão de resultados, controle de custos austero e renegociando alguns contratos. Paralelamente a isso estamos sofrendo o impacto fortíssimo dos insumos como 50% do aumento de diesel, 30% no custo de pneus e peças, 10% de IPCA, que repercutiu direto na nossa mão de obra.

FROTA&CIA – Como a JSL encara a chegada dos veículos elétricos e as novas normas de emissões voltadas para a proteção do meio ambiente?

Ramon Alcaraz - A JSL, como a maior empresa do grupo, principalmente em termos de ativos obviamente, também é a mais demandada por emitir menos poluentes. Estamos vendo esse tema de várias formas: investimos em veículos menos poluentes, veículos à combustão associados a GLP etc. Em relação ao Euro 6 eu acho que o Brasil perde tempo com algumas coisas. Ao invés de incentivar a compra de caminhões com IPVA zero por parte das empresas, não seria mais eficiente investir na venda de um veículo Euro 3 para os autônomos, cuja frota tem mais de 23 anos de vida? Não estou pensando como o CEO da JSL, mas como brasileiro no tema sustentabilidade. Quando eu penso no contexto me parece fazer muito mais lógica.

FROTA&CIA – Qual a sua visão de futuro para o

transporte rodoviário de cargas?

Ramon Alcaraz - Eu já tenho 35 anos de transporte, sou bastante veterano nesse negócio. Veremos muita evolução, muita tecnologia, mais uma coisa eu não tenho dúvida: a entrega continuará sendo física. Tendo em conta isso é preciso pensar em infraestrutura. Porém, em um país com incentivos fiscais, muitas vezes você tem uma fábrica produzindo um produto longe do centro de consumo dela, o que demanda maior a necessidade de logística. Por isso é preciso investir em infraestrutura e não estou falando só de rodovias, mas também em hidrovias e ferrovias. Quem acha que o setor rodoviário é um concorrente da ferrovia, da hidrovia é um ignorante. Nós somos completamente aliados e quanto mais ferrovias e hidrovias haverá mais espaço para os caminhões fazerem o que é a especialidade deles: rodar em quilometragens menores. Ninguém acha bonito o caminhão rodando rotas de 4 ou 5 mil km. Fazemos isso porque não há outro que faça. Eu também aposto em tecnologia. Teremos uma transformação no segmento do ponto de vista de otimização. Poderia ter uma racionalização maior dos caminhões. Primeiro ter caminhões rodando vazio e já existem vários trabalhos nessa linha, inclusive compartilhamento de cargas. Resumindo precisamos de maior infraestrutura, maior intermodalidade, maior otimização dos nossos recursos e isso com a tecnologia é possível. 

“Quanto mais ferrovias e hidrovias haverá mais espaço para os caminhões fazerem o que é a especialidade deles: rodar em quilometragens menores”



Um ano de desafios

Para o diretor da Unidade de Negócios da Rodonaves 2021 está sendo um ano bastante positivo, sem esconder os temores diante do cenário econômico

"A nossa percepção é que 2021 está sendo um ano positivo até então, mesmo diante de todos os desafios que nós estamos vivendo"

"Para 2022 nossas perspectivas são de crescimento de 17% a 19%, por conta da atuação em novos mercados, com novas soluções e novos serviços"

Como responsável por mais de 300 unidades de negócios da Rodonaves, Fábio Pires de Andrade acompanha de perto o dia-a-dia da empresa. Com forte atuação no transporte de cargas fracionadas, a companhia que esse ano completa 41 anos de mercado processa com a ajuda de cerca de oito mil colaboradores cerca de 70.000 operações por dia, em especial nas regiões sul, sudeste, centro-oeste e uma parte do Norte. Não sem motivo, **Frota&Cia** convidou o diretor a participar do Panorama 2021/2022 do Transporte Rodoviário de Cargas, para falar do desempenho desse mercado e da atuação de sua empresa no período. Confirmam a entrevista, disponível em formato de texto, vídeo e áudio.

FROTA&CIA – Faça uma breve apresentação da Rodonaves e sua estrutura

Fábio Andrade - A Rodonaves é uma transportadora de cargas fracionada e fechada. Nosso grande volume é no transporte fracionado de cargas fazendo cerca de 70.000 operações por dia. Atuamos nas regiões sul, sudeste, centro-oeste e uma parte do Norte. No modal aéreo preenchemos todo o território nacional. Temos cerca de 8000 colaboradores diretos e indiretos e mais de 300 unidades de negócio. Estamos em franca expansão e é uma empresa de 41 anos de mercado, muito ativa e com objetivos bastante sólidos.

FROTA&CIA – Como você resume o comportamento do transporte rodoviário de cargas no biênio 2020/2021?

Fábio Andrade - Baseado nos indicadores do setor percebemos uma evolução bastante produtiva, mesmo diante de todos os desafios no primeiro quadrimestre de 2020. Houve 38% de aumento no volume de transações de carga

e os indicadores colaboram para esse cenário positivo. Percebemos 37% de aumento nas vagas de trabalho, mais de 30% nas averbações de carga. A nossa percepção é que 2021 está sendo um ano positivo até então, mesmo diante de todos os desafios que nós estamos vivendo.

FROTA&CIA – Quais as perspectivas para 2022, relativas a esse segmento?

Fábio Andrade - Acreditamos que ainda teremos muitos desafios em 2022, diante de crise econômica e dos aumentos de preços, como o de combustível e pedágio que são itens importantes dentro da nossa cadeia. Mesmo diante dessa imprecisão nós acreditamos que o setor terá êxito. Nós continuaremos com uma mudança de comportamento. Diante da pandemia muitas comercializações passaram pelo canal do e-commerce, tivemos uma série de desafios do lastmille, mas acreditamos também que o agro-negócio vai puxar os indicadores do transporte mesmo sendo um ano de muitos desafios e algumas incertezas. Estamos bem otimistas para fazer um bom ano de 2022.

FROTA&CIA – Como foi o desempenho da Rodonaves em 2021 e quais as projeções para 2022?

Fábio Andrade - Em 2021, tivemos um desempenho bastante significativo com relação a 2020. Óbvio que estou falando em números do primeiro semestre porque nós não fechamos ainda o ano. No primeiro semestre de 2021 com relação ao primeiro semestre de 2020 tivemos um crescimento de 38%. Não sabemos ainda sobre a Black Friday que está sendo uma incógnita ainda, mas acreditamos terminar o ano com 20% a 22% de crescimento com relação a 2020. Para 2022 nossas perspectivas são de crescimento de 17% a 19%, por conta da atuação em novos



"Estamos caminhando cada vez mais para um futuro mais sustentável e o TRC tem relevância nessa mudança de pensamento"

mercados, com novas soluções e novos serviços"

FROTA&CIA – Como a Rodonaves encara a chegada dos veículos elétricos e as novas normas de emissões voltadas para a proteção do meio ambiente?

Fábio Andrade - Nós estamos caminhando cada vez mais para um futuro mais sustentável e o TRC é um segmento que tem maior relevância nessa mudança de pensamento. Na Rodonaves não somos diferentes. No ano passado já fizemos testes com caminhões 100% elétricos e foram muito bem sucedidos. Já adquirimos os primeiros 10 veículos elétricos, que estão rodando há alguns meses da nossa frota, com resultados bastante interessantes. Sabemos também da importância de outras iniciativas com relação ao meio ambiente e temos uma área específica que trata desse assunto dentro da Rodonaves. Vamos continuar acompanhando as novidades do

mercado e vendo o que há de melhor para poder fazerem prol da nossa sociedade.

FROTA&CIA – Qual a sua visão de futuro para o transporte rodoviário de cargas?

Fábio Andrade - Acredito que é muito difícil substituir esse modal, por conta das exigências do mercado atual. Cada vez mais o prazo é extremamente importante. O consumidor final tem uma expectativa bastante grande pelos serviços prestados pela cadeia logística. As novas tecnologias estão batendo a nossa porta e acreditamos muito nessas novas tendências que nos trazem uma melhor performance, melhores resultados e muitas outras possibilidades. Acreditamos também que quem não conseguir trilhar esse caminho de novas tecnologias será fadado ao insucesso. Estruturas serão sempre necessárias, mas estruturas que tenham a tecnologia junto as suas bases. 

"Acreditamos que quem não conseguir trilhar esse caminho de novas tecnologias será fadado ao insucesso"



Desempenho recorde

A Jadlog alcança o melhor resultado de sua história em 2021, impulsionada pelo bom desempenho do e-commerce, comenta o CEO da empresa

“Acreditamos que esse cenário de 2021 se mantenha em 2022 e o transporte rodoviário de cargas cresça no mesmo patamar, impulsionado especialmente pelo e-commerce”

“Em 2020, obtivemos o melhor resultado em 15 anos, com crescimento de 100% no movimento de encomendas e faturamento superior a R\$ 1 bilhão”

Com mais de 20 anos de experiência na área de logística e distribuição, Bruno Tortorello se especializou no atendimento ao comércio eletrônico e negócios B2B, desde que atuou como presidente da Total Express, braço logístico da ex-Grupo Abril. Com base nessa expertise, o Graduado em Engenharia Civil pela Escola Politécnica da USP, com especialização em Administração pela FGV e MBA em Gestão Internacional pela FIA, recebeu o convite para ser o CEO da Jadlog, controlada pelo grupo GeoPost, a segunda maior rede de distribuição de encomendas na Europa. Nessa entrevista exclusiva à **FROTA&CIA**, o executivo faz um balanço da atividade no ano que passou e as perspectivas para 2022, além de outros assuntos ligados ao transporte rodoviário de cargas.

FROTA&CIA - Como você resume o comportamento do mercado de transporte rodoviário de cargas em 2021?

Bruno Tortorello - O transporte rodoviário de cargas cresceu em relação ao ano passado e o e-commerce tem relevante contribuição neste resultado. A pandemia mudou os hábitos de consumo do brasileiro, que passou a realizar mais compras pela internet, e este novo patamar de compradores online se consolidou em 2021 e continuou aquecendo o setor de transportes e logística. Mesmo com o aumento dos insumos, incluindo os combustíveis, que levou a uma queda na margem de lucro das transportadoras, a grande movimentação de cargas tem compensado de alguma forma as perdas e mantido o setor em um bom momento.

FROTA&CIA - Ao seu ver, quais as perspectivas para 2022, relativas a esse mercado?

Bruno Tortorello - O modal rodoviário é o mais utilizado para transportes de cargas e con-

tinuará sendo. Neste sentido, acreditamos que esse cenário de 2021 se mantenha no geral em 2022 e o transporte rodoviário de cargas cresça no mesmo patamar, impulsionado especialmente pelo e-commerce.

FROTA&CIA - Qual o balanço da atuação de sua empresa em 2021? E quais as projeções para Bruno Tortorello?

Bruno Tortorello - Em 2020, obtivemos o melhor resultado em 15 anos de existência, com crescimento de 100% em movimentações de encomendas em relação a 2019 e faturamento superior a R\$ 1 bilhão, muito em função do grande incremento das compras e vendas do e-commerce. Agora, em 2021, temos a expectativa de crescer cerca de 20% em relação ao ano passado, um otimismo que permanece pelo patamar alcançado pelo mercado digital, porém em uma porcentagem menor por conta da reabertura de lojas físicas e da retomada lenta da economia.

FROTA&CIA - Quais entraves ainda impedem o pleno desenvolvimento do TRC nos dias?

Bruno Tortorello - Acreditamos que os principais entraves ainda estão relacionados à infraestrutura rodoviária nacional, que precisa ser melhorada, a alta carga tributária do setor e o elevado aumento dos insumos como os combustíveis.

FROTA&CIA - Como as novas tecnologias digitais podem contribuir para a melhoria das operações de transportes?

Bruno Tortorello - As novas tecnologias digitais permitem agilizar a tomada de decisão por meio de sistemas de gerenciamento e propiciam o transporte físico de mercadorias de forma automática. Este movimento irreversível tem levado as transportadoras a direcionarem seus investimentos em tecnologia, especialmente em equi-



“As novas tecnologias digitais permitem agilizar a tomada de decisão e propiciam o transporte físico de mercadorias de forma automática”

pamentos e sistemas necessários para acompanhar esta transformação digital. Toda essa digitalização da indústria de serviços logísticos comprova a importância da aplicação crescente da IoT (Internet das Coisas), permitindo organizar, automatizar e controlar os processos a distância e desde qualquer dispositivo conectado à internet. Por definição, uma cadeia de abastecimento eficiente se encarrega de entregar as mercadorias, do embarcador ao e-shopper no tempo combinado e nas condições especificadas. Mediante o uso da tecnologia da IoT ao longo de todos os processos, é possível dar um seguimento em tempo real a cada uma de suas fases, impulsionando a rapidez e a eficiência de processos automatizados, que reduzem tempo e economizam custos.

FROTA&CIA - Como você avalia o avanço da eletrificação nos veículos comerciais?

Bruno Tortorello - A eletrificação dos veículos comerciais se alinha aos esforços de organizações de todo o mundo preocupadas em minimizar as emissões de CO2 e seus efeitos sobre o clima do planeta. Para operadores e transportadoras, que realizam um número crescente de entregas diárias nas já complexas malhas viárias e urbanas, isto requer o compromisso com a adoção de estratégias eficientes de redução ou neutralização

da pegada de carbono nas entregas. A conscientização sobre o impacto ambiental da atividade de transporte deve incluir medidas de adaptação do sistema logístico rodoviário à vida urbana e a oferta de soluções inovadoras que melhorem a vida da sociedade. A utilização de veículos elétricos ou movidos a biocombustíveis (a diesel e a gás natural veicular, por exemplo), menos poluentes, são alternativas importantes nessa direção.

FROTA&CIA - Qual a sua visão de futuro do transporte rodoviário de cargas?

Bruno Tortorello - Num futuro não muito distante, com a chegada do 5G, a cadeia logística será ainda mais otimizada. Haverá o aperfeiçoamento da segurança e da performance das atividades. Certamente, teremos redução de perdas devido à disponibilidade de dados, mais digitalização de processos e operações mais ágeis. A velocidade da conexão é um dos grandes desafios das empresas de logística do Brasil, haja vista que nem sempre as operadoras de internet entregam a velocidade contratada. Esse é um dos obstáculos que também serão superados pela nova tecnologia, pois ela é muito mais veloz, colaborando para a adoção no transporte de cargas de outras tendências como o Big Data e Blockchain, que exigem uma conexão mais rápida.

“Num futuro não muito distante, com a chegada do 5G, a cadeia logística será ainda mais otimizada”



Estratégia bem sucedida

Apesar das turbulências que marcaram o biênio 2020/2021, a Jamef colhe os frutos da decisão de ampliar a malha operacional, diante da previsão de encerrar o ano com 15% crescimento na receita

“O ano de 2021 trouxe grandes aprendizados para o setor de transportes de cargas, com desafios novos e mudanças nos hábitos de consumo”

“O aumento da demanda para entrega de produtos ao cliente final permanece, o que acompanha o desafio de cumprir prazos cada vez mais curtos até a última milha”

Executivo com mais de duas décadas de experiência em cargos de alta gestão, Ricardo Botelho chegou à Jamef em 2017, após presidir empresas como Remil, Coca-Cola e a fábrica de papel Santher. Como atual CEO da empresa, Botelho soube conduzir a companhia em um período de alta turbulência, como ocorreu no biênio 2020-2021, em função da crise sanitária que assolou o país e o mundo. Apesar dos desafios impostos pelo fechamento de lojas e outras dificuldades operacionais decorrentes do combate à Covid-19, a Jamef conseguiu passar ao largo da crise, que resultaram em grandes aprendizados. O resultado disso tudo é a previsão de crescimento da receita em 15% nesse ano e uma projeção igualmente otimista para 2022. É o que ele revela nessa entrevista exclusiva para **Frota&Cia**, para compor esse Panorama 2020-2021 do Transporte Rodoviário de Cargas.

FROTA&CIA - Como você resume o comportamento do mercado de transporte rodoviário de cargas em 2021?

Ricardo Botelho - O ano de 2021 trouxe grandes aprendizados para o setor de transportes de cargas, com desafios novos e mudanças nos hábitos de consumo, ainda causadas pela pandemia, que afetou a todos. Trouxemos mais tecnologia como aliada para reduzir cada vez mais os nossos prazos, mantendo as excelências operacionais e de atendimento. Além disso, com as vendas online crescendo a cada dia, aumentaram consideravelmente a demanda pelo transporte de cargas fracionadas, nossa especialidade. E este cenário parece ser permanente.

FROTA&CIA - Ao seu ver, quais as perspectivas para 2022, relativas a esse mercado?

Ricardo Botelho - Em 2021 trabalhamos

fortemente com o aumento de demanda em diversos segmentos que atuamos, como: vestuário, informática e aparelhos eletrônicos, cosméticos, equipamentos médico-hospitalares, entre outros, que devem se perpetuar em 2022. Entendemos que as empresas valorizaram a reposição mais frequente – e em menor quantidade de volumes – de seus estoques, e que isso deve se manter nos próximos anos. Ainda temos a fidelização do e-commerce, que mesmo com as lojas abertas não perdeu força pela facilidade e preços competitivos. Assim, o aumento da demanda para entrega de produtos ao cliente final permanece, o que acompanha o desafio de cumprir prazos cada vez mais curtos até a última milha, principalmente em grandes centros urbanos.

FROTA&CIA - Qual o balanço da atuação de sua empresa em 2021? E quais as projeções para 2022?

Ricardo Botelho - Optamos, por uma questão estratégica, não abrir as nossas receitas, mas a nossa expansão no modal rodoviário para as regiões Centro-Oeste, Nordeste e Norte realizadas ao longo deste ano, já mostram impactos na nossa capilaridade. Em média, rodamos quase 100 mil quilômetros por dia em 2021 até o momento, um aumento de 9% em comparação com 2020 inteiro. Isso sem considerar o crescimento da demanda nos meses de novembro e dezembro, que são mais altos devido às datas comerciais como Black Friday e Natal. Além disso, a expectativa é encerrarmos o ano com um crescimento de até 15% de receita em comparação com o ano passado.

FROTA&CIA - Quais entraves ainda impedem o pleno desenvolvimento do TRC nos dias atuais?

Ricardo Botelho - Dentre os problemas do setor, podemos citar a alta nos combustíveis, que impacta a todos. Na Jamef contornamos essa situação com investimentos ainda maiores

na gestão da frota e de combustíveis, que já gerou uma economia de mais de 700 mil reais em custos com a realização de manutenções regulares e ações preventivas que permitem continuarmos competitivos. Além disso, o contínuo desejo por agilidade nas entregas é uma realidade. Para fazer frente a ele, ampliamos e revitalizamos nossa frota e abrimos novas filiais em diversas regiões, durante o ano, tudo para garantir a qualidade dos serviços prestados e a total segurança com rapidez para nossos clientes.

FROTA&CIA - Como as novas tecnologias digitais podem contribuir para a melhoria das operações de transportes?

Ricardo Botelho - Toda a integração de processo que permite o rastreamento em tempo real de cargas, o monitoramento de motoristas por meios de detectores de fadiga, telemetria para acompanhar o desempenho da frota e equipamentos antirroubo dão total controle operacional à Jamef para minimizar qualquer tipo de imprevisto e que possibilita a rápida tomada de decisões para evitar atrasos ou extravios. Sabemos que há muitas intempéries que podem acontecer todos os dias nas rodovias brasileiras, mas a tecnologia é nossa aliada número um para prever riscos, sinalizar pontos de atenção e auxiliar na mais adequada forma para corrigir qualquer intercorrência que possa surgir.

FROTA&CIA - Como você avalia o avanço da eletrificação nos veículos comerciais?

Ricardo Botelho - É uma tendência global, necessária e o futuro caminha para isso. O compromisso em reduzir impactos ambientais causados pelo nosso setor e contribuir efetivamente com a sustentabilidade ambiental deve fazer parte do nosso dia a dia. Na Jamef estamos testando caminhões elétricos, modelo iEV1200T, da JAC Motors, e temos a intenção de incorporar esses veículos em nossa frota no futuro. Como desafios a serem superados, podemos mencionar a autonomia e operacionalização de caminhões elétricos. Além disso, a menor capacidade de carga em comparação com um veículo movido à combustão e neces-

sidade de recarga, também se colocam como pontos a serem estudados e aprimorados.

FROTA&CIA - Qual a sua visão de futuro do transporte rodoviário de cargas?

Ricardo Botelho - Em 2021 o transporte rodoviário de cargas se consolidou como uma solução que vai além das etapas de coleta e entrega: é também um serviço de estratégia logística que pode aumentar o alcance de empresas a nível Brasil e diminuir custos operacionais com a devida combinação de modais – que facilitam desde a transferência de cargas entre grandes distâncias até o atendimento da última milha, cada vez mais presente em grandes centros urbanos. Além disso, com o crescimento do e-commerce e as limitações no comércio presencial durante a pandemia, o ciclo de abastecimento de estoques precisou ser adaptado. As empresas passaram a fazer reposições com mais frequências, mas com cargas menores – para suprir demandas de curto prazo, na grande maioria dos casos. 

“A expectativa é encerrarmos o ano com um crescimento de até 15% de receita em comparação com o ano passado”

“A tecnologia é nossa aliada número um para prever riscos, sinalizar pontos de atenção e auxiliar na mais adequada forma para corrigir qualquer intercorrência que possa surgir”



Abaixo do esperado

O diretor de Tecnologia e Projetos da Ativa Logística revela que o segmento de farma e beleza cresce aquém das expectativas e nada indica que 2022 será melhor

“O comportamento do mercado é muito parecido com 2020, quando a pandemia iniciou e mudou os hábitos de consumo e a demanda”

“O segmento farma não reduziu, mas também não cresceu; e o segmento de beleza infelizmente reduziu um pouco”

Especialista na área de Tecnologia de Informação, Lacordaire Sant'Ana reúne mais de 20 anos de experiência na matéria, com passagens por importantes empresas da área farmacêutica e de transporte, além de uma sólida formação profissional. Hoje, como diretor de Tecnologia e Projetos da Ativa Logística, o executivo tem a responsabilidade de monitorar as operações de uma empresa com 25 anos de história, com frota de mais de 1.200 veículos e mais de 18 filiais espalhadas por cinco estados brasileiros. Com base nessa experiência, Sant'Ana colaborou para a produção do Panorama 2021/2022 do TRC, de **Frota&Cia**, na forma da entrevista a seguir, que o leitor poderá também acompanhar na forma de vídeo e podcast.

FROTA&CIA – Como você resume o comportamento do transporte rodoviário de cargas no biênio 2020/2021?

Lacordaire Sant'Ana - No nosso entendimento o crescimento não está acontecendo da forma como esperávamos, sobretudo no segmento de beleza. O comportamento do mercado ainda é muito parecido com 2020, quando a pandemia iniciou e acabou mudando um pouco os hábitos de consumo e a demanda. Ainda tivemos o aumento do combustível em torno de 42% somado à alta da inflação acima do esperado, que contribuíram de forma negativa para estabilidade das nossas operações. Acho que nós temos um desafio grande aí pela frente.

FROTA&CIA – Quais as perspectivas para 2022, relativas a esse segmento?

Lacordaire Sant'Ana - 2022 não será um ano fácil. Tudo indica que o cenário vai permanecer como está. Os custos estão aumentando, a economia não está crescendo e isso acaba não sendo bom para os negócios de forma geral. O

segmento farma não reduziu, mas também não cresceu; se manteve e o segmento de beleza esse infelizmente reduziu um pouco. Para completar ainda em 2022 nós vamos ter eleições, o que deixa esse cenário um pouco mais incerto. Será um grande desafio para todo o mercado de transporte ao longo de 2022.

FROTA&CIA – Como foi o desempenho da Ativa em 2021 e quais as projeções para 2022?

Lacordaire Sant'Ana - Nós tivemos em 2021 um crescimento da receita em relação ao ano anterior, porém abaixo da nossa expectativa. Nós tínhamos uma previsão de crescimento maior do que o realizado. Para 2022 nossa expectativa é de crescimento, apesar dos desafios de aumento de custos, como já citamos. Esses custos certamente vão permanecer, além da falta da disponibilidade de caminhões e ainda a questão da inflação. Mesmo assim a nossa expectativa é crescer e tenho certeza que vamos chegar lá.

FROTA&CIA – como a Ativa vê a chegada dos veículos elétricos e a questão da sustentabilidade ambiental?

Lacordaire Sant'Ana - Nós estamos vendo o avanço da eletrificação nos veículos de forma bastante positiva; é uma tecnologia nova e os custos ainda são muito altos. A disponibilidade desses veículos para venda ainda é baixa, mas não tenho a menor dúvida que é uma evolução que veio para ficar. Nós temos projetos que envolvem veículos elétricos na distribuição urbana com clientes que já estão demandando este tipo de solução. Temos muitas iniciativas nesse sentido da sustentabilidade. Por exemplo, em relação à energia elétrica nós montamos mais de 50 placas solares nos nossos caminhões. Esses painéis tem a função de gerar energia para



*“Para 2022
nossa
expectativa
é de
crescimento,
apesar dos
desafios de
aumento de
custos”*

*“O emprego
correto
das novas
tecnologias
permite ter
um processo
melhor da
informação,
em benefício
da operação
e do nível de
serviço”*

os suprir a necessidade dos acessórios do caminhão, equipamentos de segurança, rastreamento, computador, celular e luzes. As placas carregam até mesmo a bateria dos veículos, o que acaba prolongando a vida útil delas fazendo com que elas tenham vida 3/4 vezes mais do que elas durariam. Tudo isso acaba propiciando uma economia de combustível.

FROTA&CIA – Como as novas tecnologias digitais colaboram para a melhoria do transporte de cargas nos dias atuais?

Lacordaire Sant’Ana – O emprego correto dessas novas tecnologias digitais permite que

as operações aconteçam sem interrupção e evitando o retrabalho. Ela propicia que as informações estejam disponíveis sempre que necessário, da maneira correta e os nossos processos fluem melhor sem ruptura. Na Ativa eliminamos toda utilização de papel e hoje tudo é feito através do celular e do tablet. Implementamos também o roteirizador e a torre de controle. Temos informação suficiente para prever os problemas que podem acontecer e conseguir agir de forma antecipada para evitar uma ruptura. O emprego correto dessas novas tecnologias permite ter um processo melhor da informação, em benefício da operação e do nível de serviço.



Ano de conquistas

A Volkswagen Caminhões e Ônibus comemora os inúmeros feitos e, 2021, que podem até culminar com a retomada da liderança no mercado brasileiro de caminhões

A Volkswagen Caminhões e Ônibus (VWCO) realizou hoje (9/dez) o tradicional encontro com a imprensa especializada, para fazer o balanço do ano de 2021. Contudo, ao invés de números de produção e vendas, a empresa preferiu destacar as conquistas no período. O destaque foi a marca de cinco mil trabalhadores no complexo industrial de Resende (RJ), alcançada esse ano. Desse total, mil profissionais foram contratados desde o início da pandemia, o que representa um crescimento de 25% do quadro. A empresa também comemora os 25 anos da planta fabril, que opera com base no Consórcio Modular, em parceria com grandes fornecedores.

“Demos início à nossa operação em Resende há 25 anos com apenas cem colaboradores. Hoje superamos os cinco mil profissionais, que vão muito além da produção dos caminhões e ônibus Volkswagen em circulação em mais de 30 países ao redor do mundo. Construímos aqui nosso centro mundial de pesquisa e desenvolvimento de novas tecnologias, que é referência mundial. Abrigamos em nossa fábrica o maior polo de

eletromobilidade da América Latina e continuamos expandindo nossos negócios”, destaca Roberto Cortes, presidente e CEO da Volkswagen Caminhões e Ônibus.

DOIS TURNOS

Para atender ao crescimento da demanda de caminhões no ano de 2021, a fábrica de VWCO voltou a operar com um segundo turno completo de produção. Além de atender ao aumento da procura, a iniciativa busca garantir a participação de mercado da empresa. No acumulado de janeiro a novembro, a montadora detinha 29,11% do mercado de caminhões e 27,03% do mercado de ônibus, segundo o Renavam. Se mantido esse percentual, a VWCO poderá encerrar o ano na liderança do mercado de caminhões, posição que perdeu para a Mercedes-Benz em 2016.

No plano internacional, Roberto Cortes informou que o VW e-Delivery, primeiro caminhão elétrico da marca desenvolvido no país, inicia sua fase de testes em outros países da América Latina, com vistas à exportação do produto através de distribuidores locais. Outro anúncio importante é a parceria firmada com a MACC, importador do produto nas Filipinas, com vistas à montagem de ônibus VW no país, em conjunto com a importação de caminhões “made in Brazil”. Vale lembrar que a empresa já conta com instalações industriais de montagem no México e na África do Sul.

Por último, o CEO da empresa antecipou que irá lançar em janeiro próximo o novo Delivery Express, já ajustado à norma de emissões Proconve P-8. Ele virá equipado com motor desenvolvido pela Engenharia da fábrica e produzido pela FPT, agora com mais potência e nova calibração que poderá resultar em uma economia de até 5% no consumo de combustível.

***Adis dolumqui
sam corrum
sitionu mquatur
sunt iam ad
quam nos***



Ônibus

Frota&Cia

ANO XXI | ED. 192 | DEZEMBRO DE 2021



OFENSIVA CHINESA

A Higer Bus, fabricante presente em mais de 120 países do mundo, desembarca no mercado brasileiro através da SPTrans, com base em uma parceria para testar seus ônibus elétricos



MARCO HISTÓRICO

A Marcopolo alcançou a marca histórica de 450 mil ônibus produzidos. A unidade que comemorou o número foi o modelo rodoviário Paradiso 1800 Double Decker, da Geração 8 da marca, entregue ao Grupo CIVA, do Peru. "Atingir a marca de 450 mil ônibus produzidos é um feito único na indústria mundial do ônibus que muito nos orgulha e demonstra a representatividade da marca globalmente. Fornecer o veículo comemorativo para CIVA, tradicional cliente que possui frota predominantemente de modelos Marcopolo, é ainda mais importante porque a empresa está comemorando 50 anos de atividades", destaca André Armaganijan, diretor de Operações Internacionais e Vendas da Marcopolo.



DUPLA VITÓRIA

A licitação federal ganha pela Volkswagen Caminhões e Ônibus, para fornecimento de 2.500 ônibus para o programa Caminho da Escola, também beneficiou a Neobus, parceira da marca. Todos os chassis Volksbus serão encarregados pela fabricante gaúcha que pertence à Marcopolo. O modelo escolhido é o Thunder-Midi, que pode transportar até 59 estudantes sentados e é especialmente indicado para uso em estradas não pavimentadas.

APOIO MACIÇO

Diversas entidades ligadas à área de mobilidade assinaram o manifesto em apoio ao Projeto de Lei 3278/2021, que prevê um novo marco legal para o setor de transporte público coletivo. O texto legal contempla novas regras de custeio e contratação de serviços, com o objetivo de reduzir os riscos de colapso no transporte público. O projeto que leva o título "A única saída para vencer a crise do transporte público urbano", ainda não tem tramitação definida no Congresso Nacional. Entre as entidades que assinaram o documento estão a NTU; ANTPTRILHOS, FABUS, ANFAVEA, ANTP e o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana, entre outras.

LEGALIDADE AFIRMADA

Por 3 votos a 0, o Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro negou recurso do Sinterj, que reúne as operadoras rodoviárias fluminenses, que pedia a suspensão das atividades da Buser no Estado. Na prática, o Judiciário liberou as operações das empresas de fretamento em viagens intermunicipais. E, ainda, reconheceu a legalidade do modelo de negócios da Buser "como empresa de intermediação digital por meio de um aplicativo, que conecta passageiros e motoristas para a realização de fretamento".

A iniciativa tem precedentes. Em dezembro de 2020, o TJ-SP já havia adotado decisão semelhante.





Seguimos juntos rumo ao futuro

Um novo ano é a certeza de se reinventar no presente para viver o futuro. Produzida de pessoas para pessoas, a Geração 8 traz consigo centenas de inovações que se propõem a trazer um novo conceito de transporte rodoviário de passageiros. O futuro vai ser a bordo de um Marcopolo.

Em 2022, conte com a gente.



Imagens meramente ilustrativas. Consulte o representante de sua região para saber mais sobre os modelos e suas configurações.



Marcopolo G8

Leva você ao futuro.



Conheça mais em:

marcopolog8.com

📱📺📷📞 @onibusmarcopolo



Aumenta a disputa

A Higer Bus, gigante chinesa especializada na produção de ônibus e vans, chega ao mercado brasileiro em parceria com a SPTrans para ofertar o AzureA12BR de concepção 100% elétrica

O mercado brasileiro de ônibus passa a contar com um novo player, para oferecer veículos completos movidos à energia elétrica, em especial para uso em operações urbanas. É a Higer Bus, fabricante chinesa fundada em 1998 e que hoje está presente em mais de 120 países do mundo.

A cidade de São Paulo foi escolhida como porta de entrada da fabricante no país, com o início dos primeiros testes com o ônibus elétrico Azure A12BR produzido pela empresa. Para tanto, a Higer Bus e a SP Trans firmaram parceria, para iniciar os experimentos já no primeiro semestre de 2022. O evento de apresentação do Azure, realizado no início de novembro, contou com a participação do prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes (MDB) e representantes da empresa chinesa.

Segundo o prefeito, a iniciativa faz parte do PlanClima SP, um conjunto de ações da municipalidade paulistana, que pretende reduzir a emissão de gás de efeito estufa em 30% até 2030 e 100% até 2050. Para alcançar esse objetivo, a meta é substituir pelo menos 20% da frota atual para ônibus

elétrico. “Até 2024, pretendemos ter mais de 2 mil ônibus 100% elétricos circulando na cidade de São Paulo, sem qualquer emissão de gases poluentes”.

PRIMEIRO MONOBLOCO

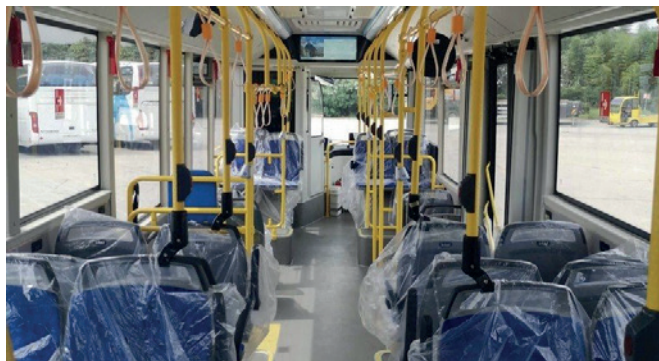
O Azure A12BR é o primeiro ônibus monobloco de tração elétrica oferecido no mercado brasileiro. O veículo tem 12,2 metros de comprimento e capacidade para transportar até 70 passageiros. Alimentado por baterias de 385Kwh, com tempo declarado de recarga em torno de 2,5 horas, o HigerAzure vem equipado com piso baixo, ar condicionado, suspensão a ar, além de carregadores USB e conexão Wi-fi com a internet.

No quesito operacional e de segurança, os HigerAzure contam com um pacote de telemetria e itens como radar de 360°, sensor de cansaço do motorista e sensor de freio, entre outras inovações tecnológicas.

“O pacote que estamos trazendo para o Brasil é o mais avançado do mercado internacional, inclusive seguindo as tendências europeias” garante Marcelo Barella, diretor geral da Higer

***AzureA12BR,
da Higer Bus:
promessa de
produção local
em 2023***





Bus para a América Latina. “Além disso, o conjunto pesa, em média, uma tonelada a menos do que os modelos similares produzidos no país”, completa o diretor.

Em adição, ele explicou que os planos da empresa não se restringem a trazer veículos prontos da China. “Nossa intenção é produzir aqui já em 2023, aproveitando os fornecedores que tem fábrica no Brasil como a ZF, Dana, Valeo, Bosch e Siemens, que já fornecem para nós na China”, comenta Barella, ao afirmar que o compromisso da empresa é garantir a produção inicial de 3 mil ônibus.

Prova da afirmação é o investimento prometido de cerca de US\$ 10 milhões junto ao C40 – grupo de lideranças climáticas das maiores cidades do mundo, com vistas à Emissão Zero. A iniciativa integra o Projeto Zebra, que visa a criação de infraestruturas de produção, de modo a atender ao grande potencial deste mercado no país.

Nessa primeira fase, a Higer Bus será representada pela importadora TEVX de capital nacional, especializada em fornecer soluções de transporte limpo. Além da importação do produto, a empresa escolhida irá prestar serviços de pós-venda, junto com o fornecimento de peças de reposição. Segundo Barella, os veículos da Higer Bus serão oferecidos para as empresas operadoras do transporte urbano através de contratos de locação. “Trata-se de importante incentivo para a renovação da frota, pois no pacote mensal já estão incluídas a estrutura de manutenção dos ônibus e a troca de bateria a cada oito anos”, ressalta.

Os planos da Higer Bus, no entanto, não se restringem aos modelos urbanos. A empresa não



esconde os planos de também trazer para o Brasil as versões elétricas de fretamento da linha Azure, que oferecem a mesma autonomia de 270 km do modelo urbano. E, ainda, as primeiras vans elétricas nas versões carga e passageiros, até o fim do primeiro semestre de 2022.

Veículo tem capacidade para 70 passageiros e vem com pacote de inovações tecnológicas (no alto) e cerimônia de apresentação na SPTrans (em baixo)

300 modelos

A Higer Bus Company Limited, mais conhecida como “HigerBus”, é uma empresa com vendas anuais de mais de 10 bilhões de yuans, classificada entre as “500 Marcas Mais Valiosas da China” pelo 11º ano consecutivo e com valor de mercado estimado em 55 bilhões de yuans. Com sede e fábrica em Suzhou, a oeste de Shanghai, a Higer Bus tem capacidade de produção anual de 35.000 ônibus de grande e médio porte, ônibus e chassis. Seu vasto portfólio inclui mais de 300 modelos de ônibus, de 50 diferentes famílias, incluindo as séries H, A, V, B e Star. Com base na proposta da marca de “ganhar o futuro com inteligência”, a Higer Bus se tornou o primeiro fabricante de ônibus que introduziu o “sistema de operação de inteligência G-BOS” em Pesquisa & Desenvolvimento, passando de um fabricante de ônibus a um fornecedor completo de soluções, programas de gerenciamento de operação de frotas.



**Novo Fiat
Fiorino 2022:
oferecido ao
preço de
R\$ 99.990,00**

Sucesso repaginado

O Fiat Fiorino chega à 4ª geração, incorporando ainda mais melhorias ao veículo comercial mais longo do mercado brasileiro e líder absoluto na categoria de furgoneta de carga

O mais longo e bem sucedido veículo comercial do país chega à 4ª geração, incorporando ainda mais melhorias econômicas, funcionais e de segurança. É o Fiat Fiorino que, desde 1980, vem prestando bons serviços ao transporte de pequenas encomendas, sobretudo nos centros urbanos do Brasil. Ao longo desse período esse “pequeno notável” já vendeu mais de 2 milhões de unidades e, hoje, representa um em cada três furgões comercializados no país, entre todas as categorias.

Apesar do sucesso do Fiorino, a Fiat não hesitou em investir na renovação do utilitário, que agora às revendas de todo o país ao custo de R\$ 99.990,00, cerca de R\$ 2 mil a mais que a antiga versão, segundo a montadora.

A primeira novidade da linha 2022 do Fiat Fiorino aparece no design, que ganhou uma nova grade frontal com o logo do fabricante, além de novos faróis mais afilados e com máscara negra, novos para-lamas e capô redesenhado. A lateral, por sua vez, conta com um painel de porta, que protege a carroceria de pequenas batidas.

No interior do veículo, destaque para o novo painel completamente reformulado, com saídas retangulares de ar-condicionado e cluster com computador de bordo de seis funções, conta-giros e hodômetro parcial digital. O habitáculo recebeu tons escurecidos e mais 4 porta-objetos, que somam 18,3 litros nos 13 compartimentos, volume 10% superior à versão anterior. A lista inclui um exclusivo porta-treco para abrigar máquina de

cartão, o que evidencia a vocação profissional do veículo.

ITENS DE SÉRIE

Já no quesito conforto, o novo Fiat Fiorino vem de fábrica com inúmeros equipamentos de série. A lista inclui o ar-condicionado recalibrado, que ganhou 20% de melhoria no sistema de refrigeração, direção hidráulica, banco de motorista com regulagem de altura, vidros e travas elétricas, chave com telecomando, entre outros. O mesmo ocorre no aspecto da segurança, que oferece recursos como o controle de tração de estabilidade (ESC), o assistente de partida em rampa (Hill Holder) e o Sinal de Freio de Emergência, que aciona automaticamente as luzes de direção e pisca as luzes de freio, para alertar os outros motoristas e reduzir o risco de colisões.

A Nova Fiorino manteve o motor 1.4 EVO Flex, de 86cv de potência e 120Nm de torque (com etanol), agora ajustado para atender às novas normas de emissões e ruídos do Proconve (PL7). A recalibragem do engenho incluiu novos bicos injetores, que resultaram em uma melhora do consumo da ordem de 8,3% no caso do etanol e 11,8%, quando abastecido com gasolina, nas contas do fabricante. Até mesmo o câmbio manual de cinco marchas não foi esquecido na linha 2022 da furgoneta de carga. A 2ª e a 3ª marchas ficaram mais curtas, proporcionando mais agilidade no trânsito; a 5ª marcha foi alongada em 5%, em benefício da melhora do consumo e a redução do ruído na cabine; e a marcha à ré foi encurtada em 14%, para facilitar as manobras em ladeiras, mesmo com o veículo carregado.

Outro benefício envolveu a suspensão traseira, que passou a utilizar materiais de maior resistência e deixaram o conjunto mais leve e contribuíram para reduzir o camber residual e a massa não-suspensa, refletindo em uma melhor eficiência e estabilidade. Apesar das melhorias incorporadas ao veículo, a capacidade de carga se manteve a mesma, cerca de 650kg ou 6,3m³.

"Há 40 anos, o Fiorino é um dos ícones da Fiat e um grande parceiro de todos os perfis de empreendedores brasileiros. O sucesso do modelo não veio por acaso, já que ele é reconhecido pela facilidade de carregar e descarregar, seu amplo espaço, a confiabilidade do produto, o melhor custo benefício e o excelente valor de revenda. Por isso, temos certeza de que o novo Fiorino irá manter essa tendência de domínio e



crescimento em seu segmento", assegura Herlander Zola, diretor de operações comerciais e da marca Fiat na América do Sul



FICHA TÉCNICA

FIAT FIORINO 2022

Motor: 1.4 EVO Flex

Cilindrada: 1.368cm³

Potência: 84cv (gas) / 86cv (etan) @6.000rpm

Torque: 116Nm (gas) / 120cv (etan) @ 4.000rpm

Ignição/injeção: eletrônica

Transmissão: manual 5 à frente e 1 a ré

Tração: dianteira

Freios: a disco (diant); tambor (tras)

Suspensão: McPherson (diant); eixo rígido (tras)

Amortecedores: hidráulicos telescópico

Peso do veículo: 1.131 (em ordem de marcha)

Capacidade de carga: 650kg / 3.345 litros / 6,3m³

Comprimento: 4.407mm

Largura: 1.643mm

Velocidade máxima: 157,8 km/h (gas); 160 km/h (etan)

Consumo ciclo urbano: 11,74km/l (gas); 8,11km/l (etan)

Consumo estrada: 12,42km/l (gas); 8,38km/l (etan)



Linha renovada

Librelato apresenta a Linha EVOLUT geração 2022, que incorpora melhorias em todos os produtos da marca, com destaque para a redução de peso e uma maior eficiência aerodinâmica

Confiante no bom momento econômico que vive a empresa e a falta da Fenatran, a Librelato aproveitou para lançar uma nova família de implementos rodoviários. Batizada de EVOLUT – geração 2022, a linha inclui as versões graneleira, basculante, furgão de alumínio e lonado, além de tanque. Os novos produtos da marca representam um avanço em relação à geração anterior, por incorporarem atributos tecnológicos e de produção, que oferecem uma redução da tara, mais estabilidade e eficiência aerodinâmica.

José Carlos Spricigo, CEO da Librelato, explica que a linha EVOLUT geração 2022 será sinônimo de eficiência nas estradas. “Com ela, os transportadores terão ainda mais produtividade em suas operações de transporte e garantirão mais rentabilidade aos seus negócios, ao carregar mais carga, consumir menos combustível e ter menores custos de manutenção em seus equipamentos.

Os atributos de qualidade estão presentes em todos os produtos, desde a estrutura composta por aços especiais, o design que privilegia a aerodinâmica e a melhor produtividade, até a pintura e

a escolha das lonas, no caso dos baús lonados.

Todas as famílias são equipadas com câmeras de ré, com uma central própria de comando wireless que dispensa a associação com a inteligência do veículo, bem como o uso de fontes externas de acesso via internet. Instalada na traseira dos veículos, a novidade permite uma visão de 120 graus e opção de visão noturna, possibilitando manobras de engate e desengate dos semirreboques de forma mais ágil e segura, em benefício da produtividade. O sistema de iluminação, por sua vez, ganhou uma modernização estética, com novo design.

LINHA DE PRODUTOS

Na linha de rodotrens basculantes, a nova linha permite a customização do revestimento da caixa de carga, de acordo com a necessidade do cliente,

através da combinação de aços especiais de alta resistência, seja para uso agrícola, na construção civil e de mineração ou qualquer outro segmento. Os novos rodotrens da Librelato alcançaram uma redução de 400 kg de tara e mantiveram o conceito de design da linha Premium, com a adição



**Linha Librelato
EVOLUT
geração
2022: mais
produtividade e
rentabilidade**

de colunas estruturais. Outra novidade do rodotrem basculante com engate esférico é o dolly modular rebaixado, que permite a abertura completa da tampa traseira do implemento durante o basculamento, dispensando o desacoplamento do conjunto.

Já o rodotrem na versão graneleira traz como diferenciais a adoção de eixos mais largos e a distância entre o apoio das molas 100mm maior, que proporciona uma redução aproximada de 5% na estabilidade do implemento, em relação à família anterior, segundo o fabricante. Outra inovação aparece nos módulos parafusados do equipamento, que oferecem agilidade acional ao processo de montagem e produção, garantindo maior possibilidade de modularização, de acordo com a necessidade do cliente. Acrescente-se a isso o novo modelo produtivo, baseado no uso de robô, que faz a solda da estrutura completa do chassi em um tempo 30% menor que o método convencional.

A linha de furgões de alumínio, composta pelos modelos semirreboque de três eixos e bitrem seis eixos, também ganhou melhorias com a geração EVOLUT 2022. A exemplo da linha graneleira, a Librelato adotou a mesma solução construtiva, que inclui eixos de bitola larga, com distância entre apoios das molas 100% maior, na comparação com a família anterior. Segundo Fábio Rossi Tronca, “a mudança representa um ganho de produtividade em torno de 5%”, o modelo anterior. De outro lado, o assoalho do implemento oferece maior resistência e menor peso, próprio para o tráfego de empilhadeiras no seu interior. Nas contas da empresa, o conjunto traz um ganho de aproximadamente 5% em estabilidade do implemento.

Outra mudança importante aparece no design e fixação do quadro traseiro que oferecem maior segurança e robustez e um perfeito alinhamento e melhor vedação nas tampas traseiras. Por último, como opcionais, o modelo pode contar com entrada de ar fixada no frontal e/ou laterais do implemento, para melhor a ventilação interna.

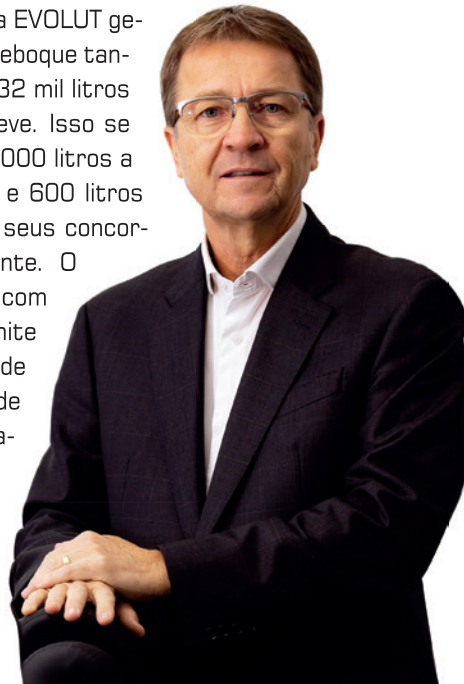
BAÚS LONADOS

O mesmo acontece com os baús lonados de três eixos que tiveram uma redução de peso de cerca de 200 kg e, agora, contam com uma nova lona lateral com trama 12x14, única no mercado nacional. “Optamos por materiais que oferecem mais resistência, durabilidade e segurança durante a operação de transporte, as lonas tem papel fundamental para os modelos de implementos do tipo sider, ressalta Fábio Tronca. O tecido também possui retardante de chama, que garantem mais segurança na operação e maior durabilidade.

Por último, a nova linha EVOLUT geração 2022 inclui o semirreboque tanque com capacidade para 32 mil litros e cerca de 470 kg mais leve. Isso se traduz em um ganho de 2.000 litros a mais de gasolina e etanol e 600 litros de diesel, em relação aos seus concorrentes, calcula o fabricante. O novo tanque é construído com chassi modular que permite o uso de itens opcionais, de acordo com a necessidade do cliente. E vem equipado com um novo protetor lateral com articulação simplificada, que facilita o acesso às tubulações.

“O tanque EVOLUT foi desenvolvido com componentes de alta performance que trazem mais segurança no transporte”, ressalta Fábio Rossi. “O aumento da carga líquida acontece em função do novo formato das calotas, quebra-ondas e do corpo do tanque, que mantém a mesma resistência e durabilidade, porém de forma mais leve e versátil”, completa.

“A nova linha EVOLUT geração 2022 reúne produtos inovadoras, capazes de revolucionar o jeito de se transportar carga com alta rentabilidade”, observa o CEO da empresa. Nossa inventiva engenharia conseguiu, valendo-se da tecnologia de ponta, desenvolver produtos mais leves do que qualquer outro do mercado e, ao mesmo tempo, muito mais robustos, assegurando maior durabilidade, finaliza José Carlos Spricigo.



José Carlos Spricigo:
nova linha revolucionária o jeito de transportar carga

Momento propício

O lançamento da linha EVOLUT coincide com o bom momento vivido pela Librelato, tanto no âmbito interno quanto das exportações. A empresa estima fechar o ano com cerca de 13,5 mil implementos comercializados, 44% a mais que as 9,4 mil unidades vendidas em 2020. Desse total, mais de mil unidades foram para o mercado externo, o que representa um crescimento de 50% ante o ano anterior. A produção média da fábrica é de 60 unidades/dia, com planos de 15% de crescimento em 2022. Em 2021, a Librelato colocou em funcionamento a maior Célula Graneleira da América Latina, um equipamento automático de solda capaz de fabricar 25 graneleiros por dia. Para o próximo ano, a empresa reservou R\$ 50 milhões de investimento para uma nova unidade industrial e a digitalização dos processos industriais.



**Ônibus movido
a célula de
combustível:
aposta da
empresa, além
da eletrificação
e o gás**

Mudança de foco

No momento em que comemora 50 anos de fundação no Brasil, a Cummins inicia a migração para produtos alternativos aos motores diesel

A Cummins Brasil aproveitou as comemorações dos 50 anos de fundação da empresa no país para anunciar uma nova unidade de negócios, batizada de New Power. A iniciativa cria uma quinta divisão no portfólio da marca, além de Motores, Componentes, Geração de energia e Distribuição.

A unidade New Power tem o objetivo de oferecer produtos alternativos aos motores diesel e está baseada em três pilares principais: Eletrificação, Célula de Combustível e Geração de Hidrogênio. Segundo a empresa, a descarbonização será a palavra de ordem nas próximas cinco décadas.

"A diversificação energética, incluindo o portfólio inicial de energia, com motores elétricos, propulsores a diesel e a gás mais limpos, as células de combustível e, principalmente, o hidrogênio, serão essenciais em nossa estratégia visando o contex-

to do carbono zero para o Brasil", explica Adriano Rishi, presidente da Cummins Brasil.

De acordo com Maurício Rossi, diretor de vendas da empresa e líder da nova divisão, a descarbonização será um processo gradual. Na visão do executivo, o diesel ainda irá predominar ao longo dessa década. "Porém, os elétricos e motores a gás ganharão espaço gradativo a partir de maior demanda em nichos específicos, como o de coleta de lixo e sucroalcooleiro".

O especialista explica que as montadoras caminham para ter variadas opções de motorização em seus catálogos aqui no Brasil. Por isso, a Cummins já está oferecendo soluções de propulsão elétrica para caminhões e ônibus entre 6 e 26 toneladas. O pacote de eletrificação principal da empresa inclui conjunto de baterias, sistemas de controle e motores de tração que podem ser



Adriano Rishi e Maurício Rossi: descarbonização será a palavra de ordem nos próximos anos

combinados, de acordo com o projeto do cliente.

As opções de motores a gás Euro VI, de 12 e 15 litros, também entram no pacote de soluções da Cummins para uso em caminhão porta a porta de 48 a 50 toneladas. Nesse caso, o público-alvo é o setor sucroalcooleiro que a partir da cana de açúcar gera biomassa e por sua vez gera biogás. Ou seja, as usinas podem usar esse combustível oriundo do processo de produção do álcool, que além de mais econômico, traz a vantagem de ter alto poder calorífico.

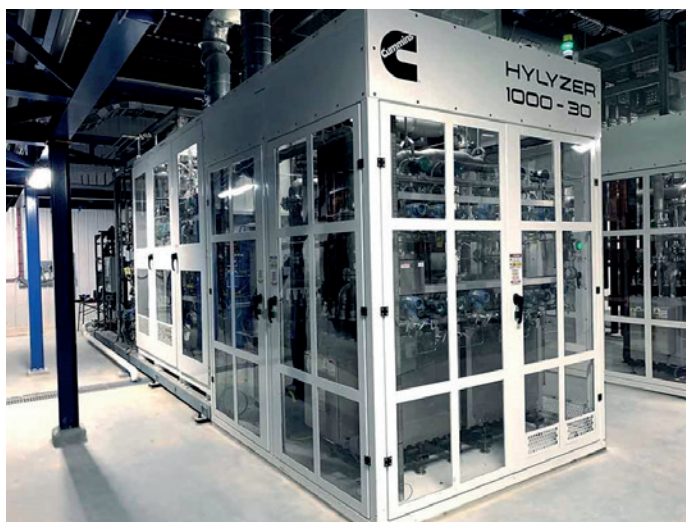
HIDROGÊNIO

Entre as alternativas ao diesel, a maior aposta da empresa está na célula de combustível. “O futuro está no hidrogênio”, afirma Rossi. “Se pensarmos em cinco a sete anos, é possível que o grau de competitividade do veículo movido à célula de combustível passe a ser maior do que o elétrico, invertendo o quadro atual”, completa

Há também boas perspectivas para o uso industrial do hidrogênio. Indústrias de geração de energia podem usar os eletrolisadores produzidos pela Cummins. Hoje no Brasil são três os modelos ofertados: o HySTAT®-100 (0.1-0.5MW), HyLYZER®-500 (2.5MW) e o HyLYZER®-1000 (5MW).

Diante desse cenário, a Cummins acredita que muitos segmentos dependentes do transporte tendem a produzir seus próprios combustíveis, ou seja, a matriz energética vai deixar de ser 100% adquirida de fontes existentes. “Vai passar a ser conjugada; quem precisar de diesel vai comprar,

mas quem tiver acesso à biomassa poderá fazer seu próprio gás e quem puder ter um eletrolisador para fazer eletrólise vai produzir seu próprio hidrogênio”, projeta Adriano Rishi.



Eletrolisador da Cummins, para produção industrial de hidrogênio: combustível “feito em casa”

Pronta para o Euro VI

Enquanto se prepara para a transição energética, a Cummins não descuidou de investir recursos da ordem de R\$ 170 milhões, voltados para a melhoria dos engenhos a diesel. O objetivo é atender às normas do Proconve P8 (Euro VI), previstas para 2023, que estabeleceram redução de cerca de 77% de NOx e de aproximadamente 66% de material particulado em relação ao Proconve P7 (Euro V). O pacote da empresa contempla soluções completas e integradas, como a nova plataforma de motores Euro VI (2.8, 3.8, 4.5, 6.7, 9, 12 e 15 litros), além das opções a gás (9, 12 e 15 litros), filtros, turbos e os novos sistemas de pós-tratamento, U Module e Single Module, mais leves e eficientes.



RECEITA RECORDE

A **BBM Logística** anunciou ter alcançado no 3º trimestre de 2021 uma receita bruta alcançou R\$ 432 milhões, a maior da história da empresa. Somente as operações de e-commerce totalizaram 3,1 milhões de pedidos entregues no 3T21, 30% a mais que igual período de 2020.

PEDIDO DOBRADO

Depois de fechar a compra de 60 unidades em maio, o **Grupo D'Granel**, de Minas Gerais, adquiriu em dezembro outros 60 caminhões Iveco Hi-Way (foto), com plano de manutenção Absoluto, de cinco anos.



EXPANSÃO ACELERADA

A **RTE Rodonaves** (foto) investiu mais de R\$ 3 milhões na abertura de seis unidades no estado do Paraná. As novas unidades estão localizadas nas cidades de São Miguel do Iguazu, União da Vitória, Francisco Beltrão, Cornélio Procopio, Cascavel e Telêmaco Borba.



MAIOR DA AL

Em pleno processo de expansão, a **Loggi** inaugurou seu novo cross docking, o maior da América Latina. Localizado em Cajamar (SP), a unidade conta com 40 mil m² e terá capacidade para processar 1 milhão de pacotes por dia.

VAI E VEM

• A Mercedes-Benz Cars & Vans anunciou sua nova estrutura de Comunicação Corporativa e Relações Governamentais. **Fernanda Carrer** assume como Supervisora de Relações Governamentais; **Bruna Almeida** passa a ser responsável pelo Atendimento à Imprensa de Vans; **Rogério Montagner** pelo Atendimento à Imprensa Automóveis; e **Lyandra Trindade** pelas atividades de Comunicação Interna;



• A Iveco reforçou o time de executivos com a contratação de **Carlos Tavares** como diretor de Serviços ao Cliente para a América Latina e **Eduardo Freitas** (foto), na função de diretor de Relações Institucionais para a América Latina.



• **Marcos Janasi** assumiu o cargo de diretor global de produto – Commercial Powertrain, da Eaton. Em seu lugar, como diretor geral da unidade de negócios de Componentes Automóveis e Picapes na América do Sul, a empresa indicou o executivo **Ricardo Monzani**;



• **Andreia Pinto** é a nova vice-presidente da Volvo, responsável pela coordenação da cadeia de suprimentos automotivos e de serviços diretos e indiretos para



as operações de caminhões e ônibus na América do Sul. **Alejandra Vago**, por sua vez, será a nova vice-presidente de Recursos Humanos da empresa;

• **Luiz Alberto Teixeira**, da LBT Transportes, é o novo presidente do Transcares (Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística no Estado do Espírito Santo) para o triênio 2022-2044;

• A FedEx Express anunciou a aposentadoria do presidente da América Latina e Caribe, **Juan N. Cento**. A partir de janeiro, a vaga será ocupada pelo Vice Presidente de Operações Brasil, **Luis Vasconcelos** (foto)

